TYGODNIK • 27.11.1977

CENA 3 ZŁ

48
1377

SKRZYDLATA POLSKA

ZAKŁADOWA KONFERENCJA PARTYJNA W WSK „PZL-ŚWIDNIK"

W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik" obradowała 12 października konferencja sprawozdawczo-wyborcza zakładowej organizacji partyjnej. W obradach uczestniczył członek Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczący Rady Państwa — **Henryk Jabłoński**.

Głównym tematem konferencji były: modernizacja produkowanych wyrobów, podnoszenie ich jakości i niezawodności, problemy uruchamiania nowych własnych konstrukcji, poprawa organizacji i wydajności pracy oraz obniżka kosztów produkcji. Wiele uwagi poświęcono sprawom socjalno-bytowym załogi i miasta, a także konieczności stałego prowadzenia pracy ideowo-wychowawczej.

Zabierając głos — Henryk Jabłoński nawiązał do swej poprzedniej tegorocznej wizyty w zakładzie, kiedy to w uznaniu zasług świdnicka fabryka uhonorowana została Orderem Sztandaru Pracy II klasy. Stwierdził, że dynamika produkcji, stała poprawa podstawowych relacji ekonomicznych, dążność do ciągłej modernizacji techniki i technologii — stanowią budzące uznanie cechy świdnickiej wytwórni, podobnie jak rola i ranga jej zakładowej organizacji partyjnej, mającej najwyższy wśród wielkich zakładów w kraju procent członków PZPR w stosunku do ogółu zatrudnionych. Ale konto uzyskanych sukcesów określa jednocześnie konieczność stałego doskonalenia pracy, pomnażania wkładu fabryki w dorobek gospodarki narodowej, zgodnie ze wskazaniami IX Plenum KC PZPR.

Henryk Jabłoński wręczył 55 kandydatom partii legitymacje PZPR. Wśród nich znalazła się dwutysięczna legitymacja partyjna w zakładowej organizacji WSK „PZL-Świdnik". Otrzymał ją frezer — **Julian Sowiński**.

ZAKŁADOWA KONFERENCJA ORGANIZACJI PARTYJNEJ WSK „PZL-RZESZÓW"

W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Rzeszów" obradowała 28 października XXII konferencja sprawozdawczo-wyborcza zakładowej organizacji partyjnej. W obradach wziął udział członek Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczący Centralnej Rady Związków Zawodowych — **Władysław Kruczek**.

W toku obrad podsumowano dorobek społeczno-ekonomiczny wytwórni, która otrzymała wysoką ocenę realizacji zadań produkcyjnych. Znalazło to swój wyraz w przyznaniu WSK Orderu Sztandaru Pracy I klasy.

Władysław Kruczek w swoim wystąpieniu, podsumowując przebieg konferencji, powiedział m.in.: „Godnym szczególnego podkreślenia jest to, iż towarzysze w dyskusji z troską współgospodarzy zakładu mówili nie tylko o tym co zrobiono, ale na przykładach, co i ile jeszcze zostało do zrobienia oraz wysuwali koncepcje, jak należy pracować, aby lepiej gospodarować i jakie należałoby przyjmować formy pracy ideowo-wychowawczej, aby nasze działanie było lepsze i bardziej konkretne".

I sekretarzem Komitetu Zakładowego PZPR WSK „PZL-Rzeszów" wybrany został ponownie **Stanisław Żułkiewski**.

PIERWSZE LICENCJE W OŚRODKU SZKOLENIA PERSONELU LOTNICZEGO W RZESZOWIE

W Politechnice Rzeszowskiej odbyło się 11 października br. uroczyste wręczenie licencji 29 absolwentom pierwszego roku studiów na kierunku inżynieryjno-pilotażowym. Licencje pilotów samolotowych klasy turystycznej studenci otrzymali w wyniku przeszkolenia w rzeszowskim Ośrodku Szkolenia Personelu Lotniczego. Aktu wręczenia licencji dokonał wiceminister Komunikacji — gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, w obecności sekretarza KW PZPR w Rzeszowie **Zdzisława Kielara** oraz rektora Politechniki Rzeszowskiej prof. dr. **Kazimierza Oczosia**.

W czasie uroczystości rektor Politechniki udekorował wiceministra Komunikacji, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego, odznaką „Zasłużonego dla Politechniki Rzeszowskiej".

FILM „ASY PRZESTWORZY" NA EKRANACH

Na ekrany naszych kin wejdzie wkrótce nowy film o tematyce lotniczej pt. „Asy przestworzy". Jest to angielsko-francuski film wojenny reżyserii **Jacka Golda**; adaptacja sztuki **R. C. Sheriffa** i książki **C. Lewisa**. Akcja rozgrywa się podczas I wojny światowej w 1917 r. na froncie zachodnim, gdzie brytyjskie eskadry młodziutkich pilotów są dziesiątkowane przez lotników niemieckich. Na tym tle — historia młodego absolwenta szkoły lotniczej w zetknięciu z brutalnością wojny. W scenach walk powietrznych biorą udział zrekonstruowane samoloty z I wojny światowej. Film barwny, szerokoekranowy, dozwolony od 15 lat.

SYMPOZJUM POPULARNONAUKOWE W INSTYTUCIE LOTNICTWA

7 listopada, w 60 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, odbyło się w Instytucie Lotnictwa w Warszawie sympozjum popularnonaukowe n.t. „Polsko-radziecka współpraca naukowo-techniczna w przemyśle lotniczym". W referatach omówiono zagadnienia płatowców i śmigłowców, silników, osprzętu lotniczego i aparatury agrolotniczej. Równocześnie czynna była w IL wystawa ilustrująca historię rozwoju współpracy polsko-radzieckiej w przemyśle lotniczym.

WIECZORNICA W KLUBIE „ARABESKA" W GRUDZIĄDZU

W Klubie ZSMP „Arabeska" w Grudziądzu odbyła się 6 listopada wieczornica z okazji 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Członek grudziadzkiego oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego, **Roman Mechliński**, wygłosił na niej m.in. prelekcję pt. „Udział lotników polskich w Rewolucji Październikowej". Licznie zebrani członkowie ZSMP mogli obejrzeć m.in. albumy ze zdjęciami konstrukcji lotniczych z okresu Rewolucji Październikowej i lat dwudziestych.

Z KRONIKI TOWARZYSKIEJ

W Urzędzie Stanu Cywilnego Ustrzyki Dolne — Ustianowa zawarli 29 października br. związek małżeński: **Barbara Prinke** — instruktorka lotnicza Aeroklubu Bydgoskiego i aktualna szybowcowa mistrzyni Polski oraz **Józef Kusiba**, instruktor lotniczy Aeroklubu Podkarpackiego. Składamy Im z tej okazji nasze najlepsze życzenia.

Śmigłowiec turbinowy Mi-2, produkcji WSK „PZL-Świdnik", w służbie Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych AEROPOL.

Zdjęcie: KRZYSZTOF LIEBIEDŹ

W SKRÓCIE

● **W Warszawie** obradowała 15 listopada konferencja sprawozdawczo-wyborcza zakładowej organizacji partyjnej PLL LOT.

● **Wytwórnia** Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik" przekazała Wojskowej Akademii Technicznej im. Jarosława Dąbrowskiego śmigłowiec Mi-2M, jako dar załogi WSK dla katedry eksploatacji samolotów Instytutu Techniki Lotniczej WAT.

● **W WSK „PZL-Świdnik"** odbyło się 17 października uroczyste plenarne posiedzenie Zarządu Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Mechaników Polskich w Lublinie, zorganizowane z okazji 25-lecia zakładowego koła SIMP.

● **W Polańczyku** przeprowadzono w dniach 5—11 października trzecią konferencję jakościową śmigłowca Mi-2, na której spotkali się producenci, odbiorcy i użytkownicy tego typu sprzętu, w tym przedstawiciele lotnictwa cywilnego ZSRR.

● **W lotnictwie wojskowym** odbyły się trzecie zawody specjalistów łączności i radiotechnicznego ubezpieczenia lotów Wojsk Lotniczych.

WYDAWNICTWA

Otrzymaliśmy zeszyt 11 prac naukowych Instytutu Historii Architektury, Sztuki i Techniki Politechniki Wrocławskiej pt. „Wybrane problemy historii nauki i techniki" (Seria 4: Studia i materiały). Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej — 1977. W zeszycie tym zwróciły naszą uwagę dwie publikacje z wybranych problemów historii techniki lotniczej: **Andrzeja Glassa** — „Niektóre problemy związane z wynalezieniem i rozwojem szybowca" oraz **Stanisława Januszewskiego** — „Zarys historii rozwoju XIX-wiecznych polskich koncepcji ornitoptera".

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- LICZYMY NA MŁODZIEŻ
- Z ŁEZKĄ W OKU I Z WIARĄ W PRZYSZŁOSC
- ŚLĄSCY MISTRZOWIE MAŁEGO LOTNICTWA
- K — JAK KATOWICE
- 66 ESKADRA OBSERWACYJNA (odc. 2)

NASZA OKŁADKA:

Balony na starcie zawodów międzynarodowych w Łodzi. Na pierwszym planie — polski balon „STOMIL-POLLENA", dalej — balon „MARTINI" (RFN), w głębi — polski „STOMIL". Relację z zawodów zamieszczamy na stronach 4—7.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

LINIE — JUBILEUSZOWA I TOWAROWA

Na warszawskim lotnisku Okęcie, w naszym centralnym porcie lotniczym, odbyła się 12 listopada skromna, ale miła uroczystość. Zorganizowano również konferencję prasową, w której wziął udział pierwszy zastępca ministra Komunikacji dr Romuald Pietraszek.

Z jakiej to okazji? Otóż, dokładnie 12 listopada 1947 r., a więc 30 lat temu, samoloty PLL LOT rozpoczęły swoją powojenną służbę na trasie Warszawa—Kopenhaga—Warszawa, mimo tego że umowa rządowa o komunikacji lotniczej między Polską a Danią podpisana została dopiero 17 stycznia 1961 r. Przy tej okazji poinformowano dziennikarzy, że ogółem od 1947 r. przewieziono na tej trasie ponad 400 000 pasażerów, osiągając średnio 10 procent wzrostu ruchu w ciągu roku.

Trasę Warszawa—Kopenhaga, jak wiadomo eksploatują wspólnie Polskie Linie Lotnicze LOT i Skandynawskie Linie Lotnicze SAS. Przewozy na tej linii rosły może niezbyt szybko, ale równomiernie. W październiku br. LOT i SAS uzgodniły programy eksploatacyjne i prognozy przewozów pasażerskich do 1980 r.. Program ten na lato 1980 przewiduje 17 połączeń tygodniowo między Polską i Skandynawią, z czego 10 połączeń między Warszawą i Kopenhagą i 7 ze Sztokholmem.

Dawniej, rzecz jasna, ruch turystyczny do Polski limitowany był skromną bazą hotelową. Obecnie sytuacja na tym odcinku nieco się poprawiła i można mieć nadzieję, że turystyka lotnicza zyska większe szanse rozwoju. Zrobiono w tym kierunku już dużo, m.in. poprzez akcję przewoźników i biur podróży krajów socjalistycznych wspólnie z SAS. Akcja ta przeprowadzona w latach 1974—1976 została później przedłużona na rok bieżący. Prognozy przewidują, że w latach 1980—1981 przewiezionych zostanie prawie 45 tysięcy pasażerów na liniach LOTU i SAS do i z Kopenhagi. Na wspomnianej konferencji prasowej poinformowano również, że rozważa się możliwość przedłużenia linii Warszawa—Kopenhaga do Oslo lub jej eksploatację wspólnie z SAS. Tyle na temat 30-lecia linii kopenhaskiej.

Tymczasem, pięć dni wcześniej, 7 listopada, otwarto bez rozgłosu pierwszą międzynarodową regularną linię towarową LOTU. Ten historyczny fakt zasługiwał na większą uwagę środków masowego przekazu, chociażby z tego powodu, ponieważ świadczy o tym, że LOT nastawia się nie tylko na rozwój przewozów pasażerskich, ale również i towarowych. Pierwsza regularna linia towarowa naszego przewoźnika powietrznego i do tego na handlowej trasie międzynarodowej, Warszawa — Frankfurt n.Menem — Londyn — Warszawa, ma znaczenie precedensowe. W całej blisko 50-letniej historii LOTU (okrągła rocznica przypada na styczeń 1979 r., a więc za rok, co ma się odpowiednio w swoim czasie zaakcentować) linii takiej nie było.

Czy aby tylko zauważyli ją nasi handlowcy, na ogół niechętni do przewozu masy towarowej samolotami? Miejmy nadzieję, że tak. Na razie latać będą na tej trasie na przemian samoloty Ił—18 i An—12 raz na tydzień — w każdy poniedziałek. Potem, być może, częściej. Wszystko zależy od zamówień handlowych, nie tylko w Warszawie, ale także we Frankfurcie i Londynie.

Z każdym rokiem rośnie na świecie przewóz towarów samolotami. Wzrost ten obserwujemy także i w PLL LOT. Tyle, że jak dotychczas nie jest on zbyt znaczący. Bo wiele zależy nie tylko od dobrych chęci, ale przede wszystkim od ilości odpowiednich do przewozu towarów samolotów, których jak dotychczas LOT ma stanowczo za mało. Życzymy więc LOTOWI samolotów tych jak najwięcej i jak najlepszych obrotów handlowych.

Ikarus

P.S.

Jesteśmy Czytelnikom winni uzupełniającą informację, w ślad za felietonem „Dwukrotnie szybciej od dźwięku" (nr 46 „SP"), że pierwszym polskim dziennikarzem, który odbył lot francusko-brytyjskim pasażerskim samolotem naddźwiękowym „Concorde", jest znany wszystkim red. Olgierd Budrewicz z „Perspektyw". I

z lotu po świecie

■ Z Saratowa w ZSRR donoszą o oblocie pierwszego seryjnego samolotu komunikacyjnego Jak-42. Wkrótce będzie on obsługiwał radzieckie linie krajowe na bliskich odległościach. Liczba pasażerów — 120, prędkość podróżna — 820 do 850 km/h.

■ Po inauguracyjnym locie naddźwiękowego Tu-144 na trasie Moskwa — Alma Ata, Generalny Konstruktor A. A. Tupolew powiedział dziennikarzom, że samolotem tym leciał już po raz czwarty. Samoloty Tu-144 dotąd budowane przebyły w lotach doświadczalnych i podczas próbnej eksploatacji ponad 4 mln km.

■ 22 października kobieca załoga samolotu Il-62M, należącego do Aerofłotu, ustanowiła nowy rekord świata odległości — 10 704 km, pokonując bez lądowania trasę z Sofii do Władywostoku. Kapitanem samolotu była I. Wiertiprachowa, funkcję drugich pilotów pełniły E. Martowa i T. Pawlenko, nawigatorem była G. Kozyr, inżynierem pokładowym G. Smagina, a radiotelegrafistką I. Kostyrkina. Rekord ustanowiono dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

■ Z Woroneża, w ZSRR, gdzie istnieje wytwórnia najnowszych, szerokokadłubowych samolotów Il-86, donoszą o oblocie pierwszego seryjnego aerobusu. 24 października olbrzymi samolot, dowodzony przez Bohatera Związku Radzieckiego, zasłużonego pilota doświadczalnego E. Kuzniecowa, poddany został próbom w powietrzu. Wszystkie systemy działały sprawnie, a maszyna trzymała się doskonale — powiedział po locie znakomity lotnik. Generalny konstruktor G. Nowożiłow podziękował w serdecznych słowach załodze woroneżskich zakładów i wszystkim wytwórniom, które biorą udział w budowie aerobusu, za niezwykle staranną i terminową realizację zobowiązań. Pierwszy seryjny aerobus otrzymał numer: CCCP-86002 wypisany na statecznik pionowym. Tym samym dla Il-86 rozpoczął się nowy etap prób. Maszyna musi obecnie uzyskać państwowe świadectwo typu, co nastąpi po wielu jeszcze lotach, po sprawdzeniu wszystkiego co określają odnośne, trudne przepisy. Dopiero następny seryjny egzemplarz aerobusa (już stoi w hali montażowej wytwórni) będzie mógł oficjalnie wziąć na pokład pasażerów.

■ Niektórzy specjaliści na Zachodzie twierdzą, że samolot komunikacyjny po 60 tys. godzin spędzonych w powietrzu powinien iść na złom. Inni zaprzeczają takim opiniom twierdząc, nie bez słuszności chyba, iż nie liczba godzin jest groźna, a brak systematycznych przeglądów i konserwacji sprzętu. Dyskusja w prasie fachowej rozgorzała po niezwykłym wypadku samolotu Boeing-707, pozostającego w służbie duńskiego towarzystwa lotniczego Dan-Air. Statecznik poziomy tej maszyny po prostu urwał się podczas lotu w maju roku bieżącego.

■ W Austrii budowany jest dwumiejscowy (miejsca obok siebie) motoszybowiec Avo-68 „Samburo". Ma on rozpiętość skrzydeł — 16,68 m, masę startową — 685 kg, a z silnikiem o mocy 50 kW (68 KM) osiąga prędkość — 145 km/h. Łącznie zbudowano 16 maszyn tego typu, a 7 dalszych zostało zamówionych. „Samburo" przeznaczony jest zasadniczo do szkolenia początkowego.

■ Yvon Bourges, minister obrony Francji, podczas niedawnej oficjalnej wizyty w ZSRR zwiedził zakłady lotnicze w Woroneżu, a także, co specjalnie podkreśla prasa francuska, sławny port kosmiczny w Bajkonurze.

■ W zakładach McDonnell-Douglas zapadła w minionym miesiącu decyzja o budowie nowej wersji samolotu DO-9 „Super 80" o przedłużonym kadłubie. Samolot ten ma być oblatany w roku 1980. Wyposażony w dwa silniki o ciągu 8 391 kG każdy, zabierze na pokład 137—167 pasażerów. Jak wynika z doniesień prasowych, nowym samolotem zainteresowane są towarzystwa: szwajcarskie, austriackie i amerykańskie, które jako pierwsze zgłosiły zamówienia.

■ Najnowsza przeróbka samolotu DC-3 „Tri Turbo-3", wyposażonego w 3 silniki turbośmigłowe, została oblatana 2 października w Santa Barbara (USA). Nieśmiertelny samolot DC-3 lata podobno doskonale z nowymi silnikami, a wyposażony w dodatkowe zbiorniki zewnętrzne — ma być zdolny do pokonania odległości 5 tys. km, lecąc ze średnią prędkością 370 km/h. Wytwórnia kalifornijska uważa, iż wyposażenie starego Douglasa w 3 silniki jest bardzo korzystne dla usprawnienia istniejących jeszcze na świecie około 3 tysięcy samolotów DC-3.

■ Francuski samolot dyspozycyjny „Falcon-50" ustanowił podczas przelotu Atlantyku nowy rekord świata (kat. C1H1, masa 12—20 t), uzyskując prędkość 895 km/h. Rekordowy lot przeprowadzono na trasie Teerboro (USA) — Le Bourget (Francja) długości 5 890 km. Czas lotu 6 h 35 min. Dowódcą samolotu był Hervé Leprince-Ringuet. Załogę stanowiło 5 osób.

■ W Rzymie w dniach 2—8 października odbyła się 70 konferencja generalna FAI. Uczestniczyli w niej delegaci z 36 państw członkowskich.

■ Jeden z trzech prototypów śmigłowca amerykańskiego, Sikorsky S-76, wykazał niedawno dużą sprawność. Uniósł ładunek zewnętrzny (blok cementowy) o masie 1 360 kg, lecąc z takim obciążeniem z prędkością 240 km/h. Masa całkowita w locie wynosiła 4,85 t.

■ Jak wynika z danych towarzystwa Air France, w okresie od maja 1974 r. do sierpnia 1977 r. samoloty Airbus A-300 przewiozły 3 500 tys. pasażerów. Łączny czas lotów wynosi ponad 40 tys. godzin.

■ Dwaj Amerykanie, B. Abruzzo i M. Anderson, którzy wystartowali 9 września w koszu balonu gazowego (wypełnionego helem) do lotu przez Atlantyk, lądowali przymusowo w trzy dni później na Islandii. Przyczyną niepowodzenia były trudne warunki atmosferyczne.

■ Nagrodę Kremera (50 tys. funtów ang.) otrzymał Amerykanin, znany szybownik, mistrz świata z 1956 r. dr Paul McCready, za konstrukcję mięśniolotu „Gossamer Condor", na którym pilot Bryan Allen wykonał 23 sierpnia br. lot zgodny z wymaganiami fundatora nagrody. Nagrodę wręczono oficjalnie za pośrednictwem brytyjskiego Royal Aeronautical Society (królewskiego stowarzyszenia lotniczego).

■ W dniach 11—18 września w Castle Howard (W. Brytania) odbyły się mistrzostwa świata balonów na ogrzane powietrze. Uczestniczyły ekipy z 22 krajów. Startowało 50 balonów. Pierwsze trzy miejsca zajęli Amerykanie: 1. P. Woessner — 4 874 pkt., 2. B. Comstock — 4 837 pkt., 3. M. Scudder — 4 715 pkt.

■ Anglicy budują dla Wenezueli oryginalny sterowiec, przeznaczony dla studiów nad transportem powietrznym. Jak wynika z ogłoszonych danych sterowiec ma długość — 50 m, średnicę — 14 m, pojemność — 5 000 m³, a źródłem napędu dwóch śmigieł pracujących w tunelowych osłonach jest silnik o mocy 124,95 kW (170 KM). Przewidywana prędkość lotu — 80 km/h i długotrwałość — 10 h. Kabina mieści 2 pilotów i 8 pasażerów, zbiorniki paliwa i wyposażenie dodatkowe. Udźwig sterowca 1,5—1,7 t. W programie budowy uczestniczą również dwie wytwórnie francuskie. Pierwszy lot sterowca zapowiedziano na rok 1978.

SYLWETKA TYGODNIA

CZESŁAW KOSECKI

Takiego mechanika jak Czesław Kosecki chciałby mieć każdy aeroklub. Jest to bowiem rzeczywiście człowiek w swoim zawodzie nieprzeciętny. Wysokie kwalifikacje zawodowe łączy z niezwykłą pracowitością i niesłychaną pasją. Posiada uprawnienia mechanika szybowcowego, samolotowego i naziemnego samolotu An-2. Jest też kierowcą. Przede wszystkim jest jednak mechanikiem lotniczym z zamiłowania. Jego dewizą jest: zrobić robotę szybko i dobrze, żeby wszystko „grało". Jeśli trzeba, pracuje na lotnisku od rana do wieczora. Czasu przeznaczonego dla lotnictwa nie liczy. Jak mówią o nim jego koledzy: jest na lotnisku świątek i piątek. Więcej: również większość swoich urlopów spędza wśród bliskich sobie szybowców i samolotów. — Lubię swoją robotę i nie pracuję tylko dla pieniędzy — mówi krótko Czesław Kosecki.

Urodził się 25 sierpnia 1936 r. w Białej Wodzie k. Nowego Sącza. W 1956 r. powołano go do odbycia zasadniczej służby wojskowej. Zgodnie ze swymi zamiłowaniami, trafił do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu. Po jej ukończeniu pełnił służbę wojskową jako starszy mechanik samolotu odrzutowego. W 1959 r. po zakończeniu służby wojskowej podjął pracę w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu, gdzie pracuje do dziś. Szybko zdobył kwalifikacje niezbędne w nowym miejscu pracy. Obecnie należy do najlepszych mechaników całego lotnictwa sportowego. Jako mechanik szybowcowy towarzyszył polskim pilotom w zawodach zagranicznych, wielokrotnie też powoływano go do obsługi technicznej szybowcowych i samolotowych mistrzostw Polski. Obowiązkowy i koleżeński, jest mechanikiem cieszącym się pełnym zaufaniem przełożonych, współpracowników i pilotów.

Żonaty, ma dziesięcioletniego syna. (kh)

kosmonautyka

Ostarcie rakiety geofizycznej „Wertikal-6" informowaliśmy w krótkiej notatce. Obecnie kilka danych uzupełniających. Start nastąpił 25 października. Rakieta osiągnęła wysokość 1 500 km, a na wysokości 173 km oddzielił się zasobnik — sonda z wyposażeniem naukowo-badawczym. Aparatura wykonana została przez specjalistyczne ośrodki w krajach członkowskich organizacji Interkosmos: Bułgarii, CSRS, Węgier i ZSRR. Przedstawiciele wymienionych krajów brali bezpośredni udział w montażu i sprawdzaniu aparatury zabudowanej w rakiecie „Wertikal-6" oraz uczestniczyli przy starcie. Jednocześnie w rejonie startu dużej rakiety geofizycznej przeprowadzone zostały starty małych rakiet meteorologicznych. Chodziło o uzyskanie jak największej liczby informacji z różnych warstw atmosfery ziemskiej, a także o wypróbowanie nowych metod sondażu rakietowego. W rakietach meteorologicznych znajdowało się wyposażenie naukowo-badawcze przygotowane w Bułgarii, NRD, Polsce i ZSRR. Wyniki uzyskane z poszczególnych sondaży opracowywane są w ośrodkach naukowych wymienionych krajów.

Liczba radzieckich satelitów serii „Kosmos" stale się powiększa. 26 października na orbitę okołoziemską wprowadzono nowy obiekt „Kosmos-961".

Międzynarodowy ośrodek zajmujący się badaniami małych planet zatwierdził ostatnio, o czym informuje prasa ZSRR, nazwy asteroidów odkrytych przez radzieckich astronomów. A zatem asteroid nr 1977 nosi obecnie miano „Szura", upamiętniając imię Bohatera Związku Radzieckiego Aleksandra Kosmodemiańskiego, brata legendarnej Zoi, której imię nosi asteroid nr 1793. O nieśmiertelnej sławie lotniczki Kati Zelenko, która staranowała samolot hitlerowski, przypominać będzie asteroid „Katiusza".

Jak wynika z ostatnich doniesień, ponad 130 krajów wykorzystuje sztuczne satelity Ziemi do celów telekomunikacji.

5 października podpisano porozumienia między przedstawicielami NASA i rządu RFN na temat udziału tego państwa w projekcie próbnika JOP przeznaczonego do badania planety Jowisz. NASA zamierza wysłać na orbitę Jowisza satelitę-próbnik, który utrzymywałby się tam około 20 miesięcy. Próbnik ma być wyniesiony przy pomocy transportera kosmicznego w styczniu 1982 r. Na orbitę Jowisza dotrze dopiero w roku 1984. Specjaliści z RFN wyposażą próbnik w aparaturę pomiarowo-badawczą. Udział zgłosili uczeni z uniwersytetów w Bonn, Monachium i Brunszwiku.

22 października amerykańska rakieta „Thor Delta-2 914" wyniosła dwa satelity badawcze, zrealizowane przy współpracy USA i Zachodniej Europy. Obiekty te — ISEE (International Sun Earth Explorer) oznaczone literami A i B wprowadzono na eliptyczne orbity okołoziemskie, których perigeum wynosi 280 km, a apogeum 138 317 km. Oba obiekty przeznaczone są do prowadzenia badań magnetosfery. Trzeci satelita ISEE-C pełnić będzie funkcję próbnika słonecznego i zostanie wyniesiony w przestrzeń kosmiczną w lipcu przyszłego roku. Po 78 dniach osiągnie orbitę heliocentryczną oddalając się od Ziemi na około 1,6 mln km. W przygotowaniu programu naukowego dla trzech satelitów uczestniczyło 117 uczonych z 34 uniwersytetów i innych ośrodków w USA i 10 krajów Europy Zachodniej. Satelita „A" dźwiga wyposażenie badawcze o masie 89 kg dla realizacji 12 doświadczeń. Na pokładzie obiektu „C" przewiduje się umieszczenie aparatury o masie 100 kg, przeznaczonej dla przeprowadzenia 8 doświadczeń.

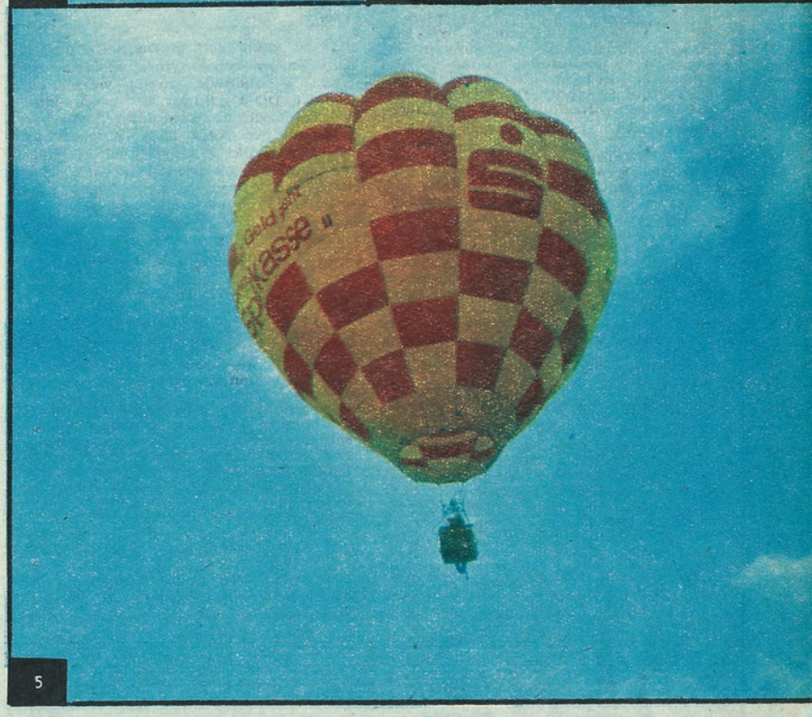
P.E.

1

2

3

4



5

MONTGOLFIERY

STEFAN MAKNE

Gdy w 1974 r. balon SP-BZG „STOMIL" wystartował po raz pierwszy w Łodzi, nie przypuszczaliśmy jeszcze, że jest to początek coraz większych imprez balonowych na tym terenie. Ówczesny start odbył się z inicjatywy redaktora Andrzeja Malisza, dla uświetnienia Święta Czytelników „Głosu Robotniczego" — najpopularniejszego łódzkiego dziennika.

W następnym 1975 roku — wystartowały z tej samej okazji już 2 balony: „STOMIL" Aeroklubu Poznańskiego i „STOMIL-POLLENA" Aeroklubu Śląskiego. W 1976 roku rozegraliśmy w dniu Święta Czytelników „Głosu Robotniczego" pierwsze w Łodzi Międzynarodowe Zawody Balonowe z udziałem pilotów CSRS. W tym roku dwukrotnie rozegraliśmy na tym samym terenie Międzynarodowe Zawody Balonowe.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONOWE O PUCHAR „GŁOSU ROBOTNICZEGO"
Łódź ● 19 czerwca 1977 r.

Zawody, zorganizowane przez Aeroklub Poznański, rozegrano na trasie przelotu docelowego. Zwycięzcą został pilot, który wylądował najbliżej wyznaczonego celu. Cel ustalony przez komisję sportową zawodów podany był zawodnikom wraz z aktualnym komunikatem meteorologicznym godzinę przed startem.

Do zawodów zaproszono 7 ekip z balonami gazowymi o pojemności powyżej 900 m^3 — z uwagi na napełnienie gazem koksowniczym. Ostatecznie do konkurencji stanęło 6 ekip, mianowicie: 2 ekipy CSRS z balonami 900 m^3 — OK-0002 „CENTROTEX" i OK-2001 „INCHEBA", ekipa austriacka z balonem 945 m^3 — „Raiffeisen"; ekipa RFN z balonem 1 260 m^3 „MARTINI" i 2 ekipy polskie z balonami 2 200 m^3: SP-BZG „STOMIL" i SP-BZH „STOMIL-POLLENA".

W przeddzień zawodów odbyła się pierwsza odprawa, na której zapoznano zawodników z organizacją startu oraz przypomniano najważniejsze postanowienia regulaminowe, m.in. o niedopuszczalności wykonywania międzylądowań (dotknięcia ziemi były dozwolone). Następnie zawodnicy wylosowali kolejność startów. Pierwszy start wyznaczono na godz. 16.00.

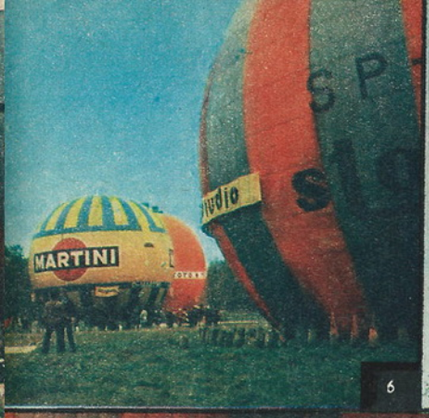
19 czerwca pogoda była bardzo niezdecydowana. Znajdowaliśmy się w bezgradientowym obszarze obniżonego ciśnienia. Komunikat meteorologiczny przewidywał wiatry zmienne z prędkością do 20 km/h i możliwości burz w ciągu całego dnia. Burze termiczne występowały już w rejonie Poznania, Wrocławia, Wielunia.

Rano rozpoczynamy napełnianie balonów polskich, jako największych — licząc na przysłowiowy łut szczęścia. Około godz. 11 jednak nad Łódź przychodzi burza z typowym rotorem i wyładowaniami elektrycznymi. Kto żyw rzuca się, by trzymać napełnione już polskie balony, które miotane kolejnymi szkwałami chcą wyrwać się z rąk obsługi. W końcu burza przechodzi lecz pozostawia ciągły opad. Niektórzy chcą przenieść start na dzień następny. Czekamy jednak cierpliwie i — rzeczywiście — około 15.00 deszcz zanika, a godzinę później świeci już słońce. W szybkim tempie napełniamy dalsze balony.

Trudne zadanie ma komisja sportowa. Służba meteorologiczna nie precyzuje kierunku wiatrów. Niezmiennie podaje wiatry... zmienne. Cel zostaje więc wyznaczony na podstawie własnych obserwacji.

O godzinie 17.00 odbywa się odprawa przedstartowa. Wiatr jest słaby, około 3 m/s z kierunków zachodnich. Komisja sportowa podaje cel: jest to most na rzece Mroga, na drodze pomiędzy miejscowościami Brzeziny i Jeżów — 29,9 km od miejsca startu. A więc niedaleko — z uwagi na spóźnioną porę i małą prędkość wiatru.

O 18.00 startuje pierwszy balon. W przeciągu 10 minut wszystkie balony są w powietrzu. Jako przedostatni startuje D-MARTINI z jedyną żeńską załogą, jak się później okazuje — zwycięską. Przed startem



6

7

8

9

10

instruuje ją szczegółowo szef ekipy z Augsburga, doświadczony pilot i instruktor Fritz Braun, mający na swym koncie ponad 500 lotów.

Przebieg konkurencji wskazuje na dobrze wybrany kierunek celu. Równocześnie widać wyraźnie, że duże balony, tzn. nasze, znacznie trudniej wykonują manewry nawigacyjne. Na dodatek startowały jako pierwsze, o tym zadecydowało jednak losowanie.

Po półtoragodzinnym locie wszystkie załogi lądują pomyślnie w rejonie celu. Międzynarodowa komisja sędziowska ustala dokładnie miejsca lądowań.

W dniu następnym, w siedzibie redakcji „Głosu Robotniczego", odbywa się miła uroczystość zakończenia zawodów. Komisja sędziowska ogłasza wyniki.

1. Ruth Bader i Ingrid Weber (RFN) na balonie „MARTINI" — 3,9 km od celu; 2. Hans Mierl (Austria) na balonie „Raiffeisen" 4,5 km od celu; 3. Vladislav Hlavaty (CSRS) na balonie „CENTROTEX" — 5,3 km od celu; 4. Jiři Novak (CSRS); 5. Eugeniusz Olszański i 6. Józef Oleś (obaj Polska). Zwycięzcy otrzymują z rąk redaktora naczelnego puchary „Głosu Robotniczego" i dyplomy od organizatora. Po wymianie proporczyków, znaczków i innych drobnych pamiątek zasięgamy opinii uczestników o naszych zawodach. Opinie są zupełnie zgodne: wszystko było OK, tylko te mapy...

Trzeba podkreślić, że zawody odbyły się dzięki redakcji „Głosu Robotniczego", która je sfinansowała. Jednocześnie redakcja ta deklaruje chęć rozgrywania corocznie Międzynarodowych Zawodów Balonowych o Puchar „Głosu Robotniczego". Impreza staje się więc tradycyjna. Warto dodać, że tegoroczne zawody były największymi z dotychczas rozegranych w Polsce Ludowej (jeżeli ktoś utrzymuje, że były to małe zawody, można przypomnieć, że np. w 1933 r. w zawodach międzynarodowych o nagrodę im. Jamesa Gordon-Bennetta startowało 7 balonów).

Wkrótce potem rozegrano jednak w Łodzi zawody jeszcze większe. Były to:

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONOWE O PUCHAR „STUDIA-2" TELEWIZJI POLSKIEJ ● Łódź ● 15 października 1977 r.

W maju br. podczas Zawodów Balonowych o Puchar „ITD" w Słupsku nawiązaliśmy pierwsze kontakty z redakcją „Studia-2" TVP, która żywo zainteresowała się sportem balonowym. Zaproponowano nam zorganizowanie zawodów międzynarodowych, które byłyby transmitowane przez telewizję. Ponieważ impreza miała być duża — z udziałem kilkunastu balonów — „Studio-2" zwróciło się oficjalnie do Aeroklubu PRL z propozycją zorganizowania takich zawodów, oferując równocześnie potencjalnych współorganizatorów, którzy mieli dostarczyć niezbędnych środków. Po wielu perypetiach, zawody te doszły do skutku dzięki wysiłkom powołanego specjalnie komitetu organizacyjnego i redaktorów z TVP. Trzeba jednak powiedzieć, że krótki termin (zaproszenia wysłano 1 września) odbił się niekorzystnie na frekwencji i zabezpieczeniu finansowym imprezy.

Organizację zawodów Aeroklub PRL powierzył Aeroklubowi Poznańskiemu. W drugiej fazie przygotowań zaproszono do współpracy Aeroklub Łódzki, na którego terenie miały się odbyć zawody. Niezbędnych środków finansowych dostarczyli zaproszeni współorganizatorzy; w zamian za to uzyskali określone świadczenia reklamowe.

NA ZDJĘCIACH:

1. Na pierwszym planie — „STOMIL", w locie — „MARTINI".
2. Montgolfiery na starcie.
3. Węgierska „PANNONIA".
4. Przed startem.
5. „SPARKASSE" w locie.
6. Balony gazowe na starcie.
7. Leci jeden z montgolfierów.
8. Startują balony gazowe.
9. Balon szwedzki.
10. Zanim nastąpi start — należy się dobrze naradzić.

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI

po raz pierwszy

Byli to: PP „Totalizator Sportowy", Polskie Linie Lotnicze LOT, „PZL" i Fabryka Samochodów Osobowych w Warszawie.

Jako miejsce rozegrania zawodów wybrano Park Kultury i Wypoczynku „ZDROWIE" w Łodzi, z następujących powodów:

1. Łódź posiada bardzo dogodny stały okrężny rejon lotów balonowych w promieniu 60 km i wysokości 1 500 m STD;
2. W tymże parku dysponujemy przygotowanym zasilaniem bardzo dobrym gazem koksowniczym (ze Śląska) o zawartości ponad 50% wodoru;
3. Wybrany teren był nam dobrze znany i sprawdzony czterokrotnie w imprezach „Głosu Robotniczego".

Zawody oparto na tym samym co poprzednio regulaminie, z jedyną różnicą, że postanowiono rozegrać je w dwóch kategoriach:

1. W kategorii balonów gazowych;
2. W kategorii balonów na ogrzane powietrze.

Na starcie zawodów stanęło ostatecznie 8 ekip z 6 państw, mianowicie: Holandii — 1 ekipa, Polski — 2 ekipy, RFN — 2 ekipy, Szwecji — 1 ekipa, Węgier — 1 ekipa, W. Brytanii — 1 ekipa.

Z przyczyn technicznych nie przybyli Austriacy, Francuzi i druga ekipa W. Brytanii. Pomimo zapowiedzi, nie stawili się na starcie piloci CSRS. Nie odpowiedział na zaproszenie Aeroklub Szwajcarii.

Należy szczególnie podkreślić udział ekipy węgierskiej w zawodach. Na zbudowanym przez siebie balonie na ogrzane powietrze byli doszkoleni praktycznie tuż przed zawodami w Łodzi. Trzech pierwszych pilotów węgierskich: Pal Baliko, Geza Gulyás i Sandor Kestely zdało egzamin praktyczny i uzyskało licencję pilota balonów wolnych. Węgry jako trzeci kraj socjalistyczny zapoczątkowały u siebie sport balonowy.

Otwacie zawodów nastąpiło 14 października 1977 r. o godz. 17.00. Zawodników i przybyłych gości powitał w imieniu władz przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu FJN, Kazimierz Gwizdka. Następnie odbyła się odprawa, podczas której zapoznano zawodników ze starannie przygotowaną prognozą meteorologiczną, omówiono szczegółowo organizację zawodów i wylosowano kolejność startu. W obydwu kategoriach balony miały to samo zadanie: przelot do celu. Miało to być równocześnie porównaniem możliwości nawigacyjnych obydwu kategorii. Cały przebieg zawodów miał być filmowany przez ekipę Telewizji Polskiej.

Na dzień 15 października prognoza przewidywała znaczną poprawę pogody, jednak z możliwością porannej mgły. Wiatr miał być zmienny, o prędkości do 25 km/h. W związku z tym start wyznaczono na godz. 10.00 z alternatywnym przesunięciem go na godziny późniejsze — do czasu uzyskania wymaganej widzialności 5 km.

W dniu zawodów nowa prognoza potwierdziła się w zakresie przebiegu pogody, lecz nie co do kierunku wiatru, którego średni kierunek miał wynosić 45°.

Na godzinę przed startem, przesuniętym na 12.00, widoczny był wyraźnie wiatr bardziej wschodni. Dokonaliśmy więc własnych pomiarów przy pomocy 2 balonów meteorologicznych. Na ich podstawie komisja sportowa wyznaczyła cel w odległości 24 km od miejsca startu, na kursie 240° — 1 000 m na zachód od miejscowości Karszew — oznaczony w terenie białym krzyżem o ramionach 5 m. Wiatr był słaby — średnio 12 km/h i miał, niestety, tendencje zmienne. Mała odległość celu wynikała z ograniczenia prędkością wiatru i zasięgiem balonów na ogrzane powietrze, z których najmniejszy miał zapas propanu na 2,5 godziny lotu.

Po odprawie startowej zawodników nastąpiły końcowe przygotowania. Tymczasem witamy honorowego gościa przybyłego na zawody, prezesa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, gen. bryg. nawig. Władysława Jagiełłę. O 12.30 startuje jako pierwszy SP-BZH „STOMIL-POLLENA" z załogą „Totalizatora Sportowego". W krótkich odstępach czasu startują kolejno balony: węgierski „PANNONIA", szwedzki „HUSQVARNA", RFN-owski „SPARKASSE", holenderski „HOLLAND", brytyjski „CAMERON", RFN-owski „MARTINI" i jako ostatni — „STOMIL" z załogą „Studia-2" TVP.

Przebieg zawodów dostarcza nam dodatkowych emocji. Wiatr ma odchyłkę wschodnią i spycha zawodników z trasy. Sytuacja zmienia się ciągle: najpierw najkorzystniejszą pozycję ma balon węgierski, później brytyjski, z kolei holenderski, który najumiejętniej walczy o lepszą pozycję. Na skutek zmienności wiatru końcówka przynosi jednak przetasowanie. Po średnio 2-godzinnym locie wszystkie balony lądują w rejonie celu, nie osiągając jednak jego bezpośredniego sąsiedztwa. Najpoważniejsze trudności sprawiają mapy, zarówno zawodnikom jak i organizatorom. Trzeba jasno stwierdzić, że na „turystycznych" pięćsetkach nie można rozgrywać zawodów, tym bardziej, że większość szczegółów terenowych nie zgadza się z tą mapą. Chwaląc dobrą organizację zawodów, wszyscy zawodnicy i komisja sędziowska podkreślali ten mankament.

Obserwacja przebiegu konkurencji daje ciekawe wnioski w zakresie porównania balonów gazowych i na ogrzane powietrze. Ogólnie można powiedzieć, że montgolfiery mają lepszą zdolność manewru nawigacyjnego, lecz balony gazowe mają znacznie większy zasięg.

Jeszcze tego samego dnia, 15 października, o godzinie 21.00 odbywa się oficjalne uroczyste zakończenie zawodów. Komisja sądziowska ogłosiła wyniki:

BALONY NA OGRZANE POWIETRZE: 1. Arnulf Giesecke i Reiner Wesser (RFN), balon „SPARKASSE-II" (2 380 m³) — odległość od celu 1 300 m; 2. Madsen Grossman i Olle-Erik Tillberg (Szwecja), balon „HUSQVARNA" (2 400 m³) — odległość od celu 2 300 m; 3. Simon Faithfull (Holandia) i Hieronim Kosmowski (Polska), balon „HOLLAND" (2 180 m³) — odległość od celu 2 600 m; 4. Ian Kerr, Stuart Bridge (W. Brytania) i Jan Wejchert (Polska), balon „CAMERON" (2 600 m³) — odległość od celu 3 800 m; 5. Sandor Kestely, Pal Baliko, Geza Gulyás (Węgry), balon „PANNONIA" (2 200 m³) — odległość od celu 4 700 m.

BALONY GAZOWE: 1. Wulf Bergner, Petra Bergner, Rudolf Reilich (RFN), balon „MARTINI" (1 260 m³) — odległość od celu 3 600 m; 2. Franciszek Góralewicz, Ireneusz Cieślak, Urszula Michałowska, Józef Bakalarski (Polska), balon „STOMIL" (2 200 m³) — odległość od celu 3 700 m; 3. Józef Oleś, Edward Gajda, Jan Rurański, Jan Fronk, Mariusz Strójwąs (Polska), balon „STOMIL-POLLENA" (2 220 m³) — odległość od celu 5 400 m.

Puchary „Studia-2" Telewizji Polskiej wręczyły zwycięzcom z najlepszymi życzeniami przedstawicielki redakcji „Studia-2" red. Urszula Michałowska i red. Ewa Piątkowska. Puchary za dalsze miejsca i dyplomy wraz z gratulacjami wręczył prezes Aeroklubu Poznańskiego mgr Wacław Umiński. Puchar „Totalizatora Sportowego" dla najlepszego zawodnika polskiego przekazał kierownik sportowy pil. Franciszkowi Góralewiczowi. Uroczystość zakończenia przeciągnęła się do późnych godzin. Wymieniano doświadczenia, znaczki, proporczyki, nawiązano nowe przyjaźnie. Nie był to jeszcze koniec imprezy. W dniu następnym uczestnicy zawodów zwiedzili autokarem Warszawę. Tym miłym akcentem, zapewnionym przez organizatora, zakończyły się największe dotychczas zawody balonowe w Polsce Ludowej. Myślę, że uczestnicy zawodów będą długo i dobrze wspominać nasze zawody i tak je relacjonować w swoich krajach.

STEFAN MAKNE

1

2

3

4

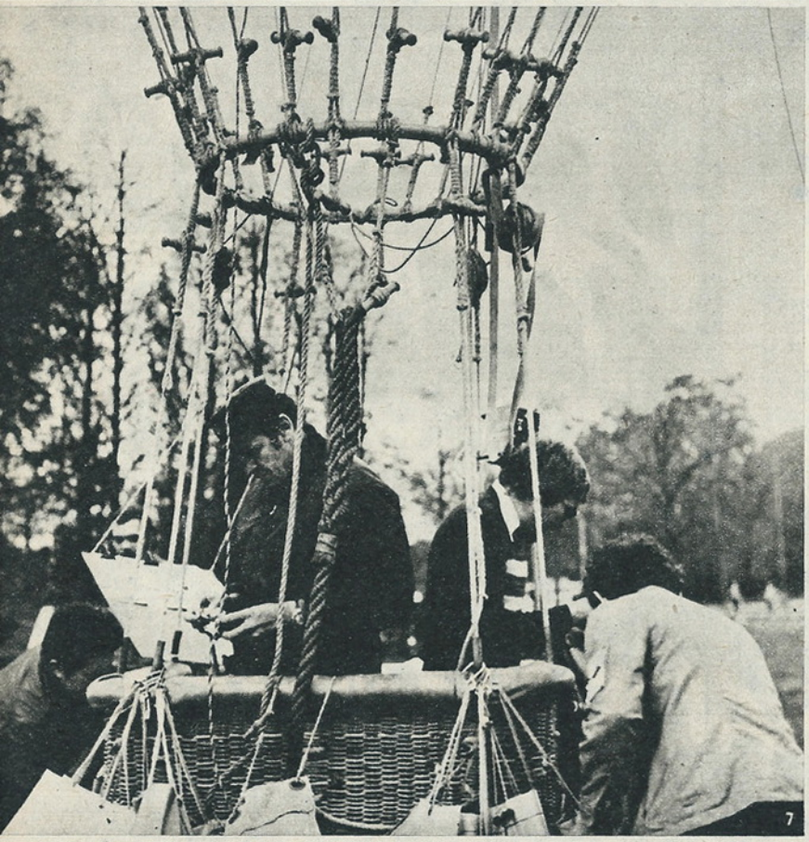
NA ZDJĘCIACH:

1. Przedstartowa odprawa załóg.
2. Załoga „Totalizatora Sportowego" — balon „STOMIL–POLLENA" SP-BZH, z prawej — pilot Józef Oleś.
3. TVP w gotowości...
4. Ruth Bader i Ingrid Weber w koszu balonu „Martini".
5. Startuje (z lewej) mieszana załoga holendersko-polska Simon Faithfull i Hieronim Kosmowski.
6. Ostatnie przygotowania balonu „SPARKASSE".
7. Rudolf Reilich i Wulf Bergner w koszu balonu „MARTINI".
8. Pierwszy montgolfier w powietrzu — węgierski balon „PANNONIA".
9. Szwed i Anglicy obserwują start konkurentów.
10. W koszu balonu „STOMIL": w środku pilot Fr. Góralewicz, z prawej — drugi pilot J. Cieślak, z lewej — operator „Studia-2" — Bakalarski.

Zdjęcia: B. Koszewski (9) i autora (1)

5

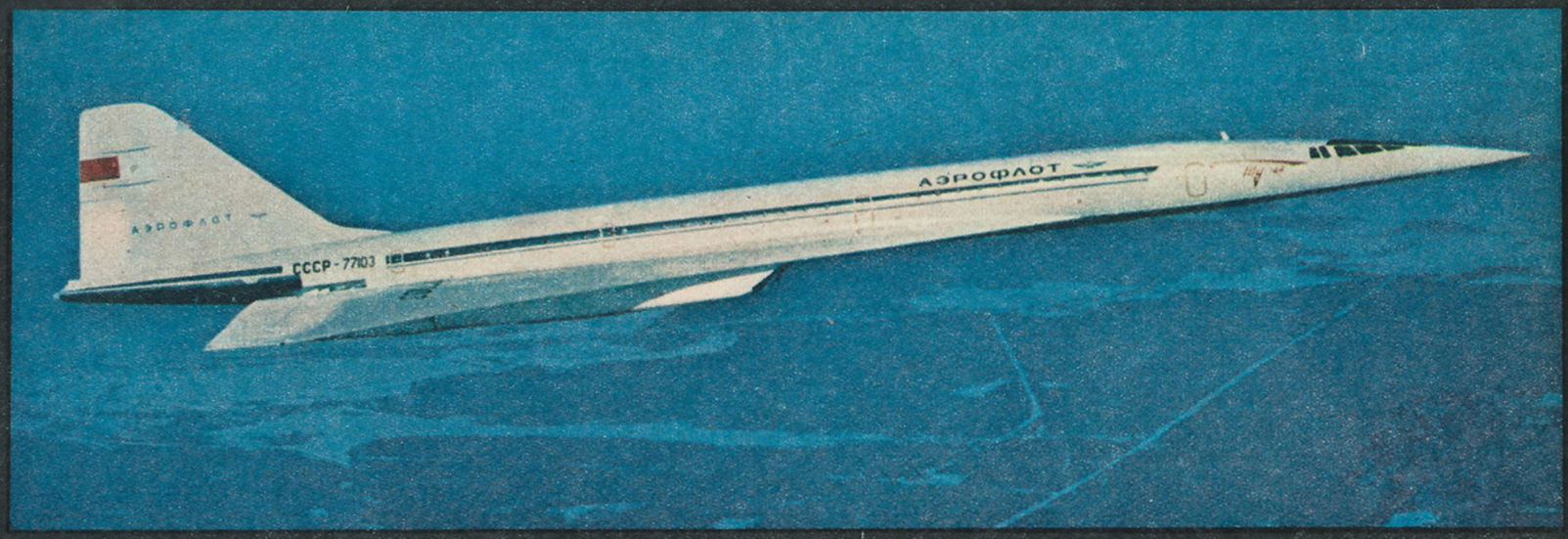
6


7

8

9

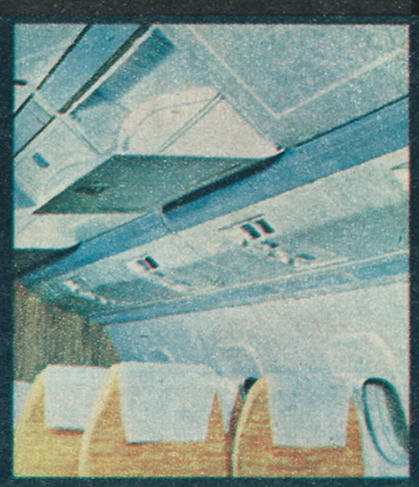
10



Samolot Tu-144 w locie z dużą prędkością.

Wnętrze kabiny pasażerskiej 1 klasy (odstęp między fotelami — 1,02 m).

Zamykane półki na bagaż ręczny w kabinie pasażerskiej (klasy turystycznej).



Wnętrze kabiny pasażerskiej w klasie turystycznej (odstęp między fotelami — 0,87 m).

POZNAJEMY NADDŹWIĘKOWY

Co to właściwie jest prędkość 2500 km/h rozwijana przez samolot Tu-144? W porównaniu z prędkością dźwięku Tu-144 porusza się dwukrotnie szybciej. Ponadto 2500 km/h odpowiada prędkości ok. 700 m/s. Stanowi to rząd prędkości pocisku karabinowego w chwili opuszczania lufy. Teraz można sobie wyobrazić tę prędkość: samolot pasażerski, który porusza się z prędkością pocisku karabinowego!

Pomimo olbrzymiej prędkości przelotowej, dzięki zastosowaniu bogatej mechanizacji płata i składanym skrzydełkom przednim (tzw. wąsom), samolot Tu-144 charakteryzuje się dobrymi właściwościami przy starcie i lądowaniu (prędkość podejścia do lądowania — 280 km/h), co umożliwia jego użytkowanie na wszystkich lotniskach, które były dotąd wykorzystywane dla dużych samolotów poddźwiękowych.

Autonomiczne systemy pokładowe Tu-144 nie wymagają korzystania z lotniskowej sieci zasilającej.

Do dyspozycji pasażerów oddano trzy kabiny. Przednia — pierwszej klasy, następne dwie kabiny klasy turystycznej. Kabiny 1 klasy i turystyczna są oddzielone łatwo przesuwaną ścianą.

Urządzenia klimatyzacyjne zapewniają komfortowe warunki pasażerom zarówno w locie jak i na ziemi.

W Tu-144 znajdują się dwie szatnie, cztery toalety oraz dwie kuchnie-bufety. Dwoje szerokich drzwi wejściowych, półautomatyczny system kontenerowego załadunku bagaży umożliwia szybką obsługę naziemną samolotu w porcie przelotowym na trasie.

Zastosowanie zautomatyzowanych systemów nawigacyjnych współpracujących z międzynarodowymi systemami radiolatarń i lotniskowych urządzeń do lądowania zapewnia wysoką regularność lotów praktycznie na każdej trasie międzynarodowej. Dzięki wysokiemu stopniowi zautomatyzowania Tu-144 jego załoga składa się tylko z trzech osób: dwóch pilotów i mechanika pokładowego. No, i oczywiście ze stewardes.

Pochylany podczas startu i lądowania dziób samolotu zapewnia załodze dobrą widoczność, zgodnie z normami międzynarodowymi.

(bjw)

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 28,00 m, długość — 64,45 m, wysokość — 12,50 m. Masa całkowita przy starcie — 180 000 kg. Liczba miejsc pasażerskich — do 140. Prędkość przelotowa — 2300 do 2500 km/h, pułap przelotowy — 16 000 do 18 000 m. Zasięg max. 6500 km.

KONSTRUKTOR

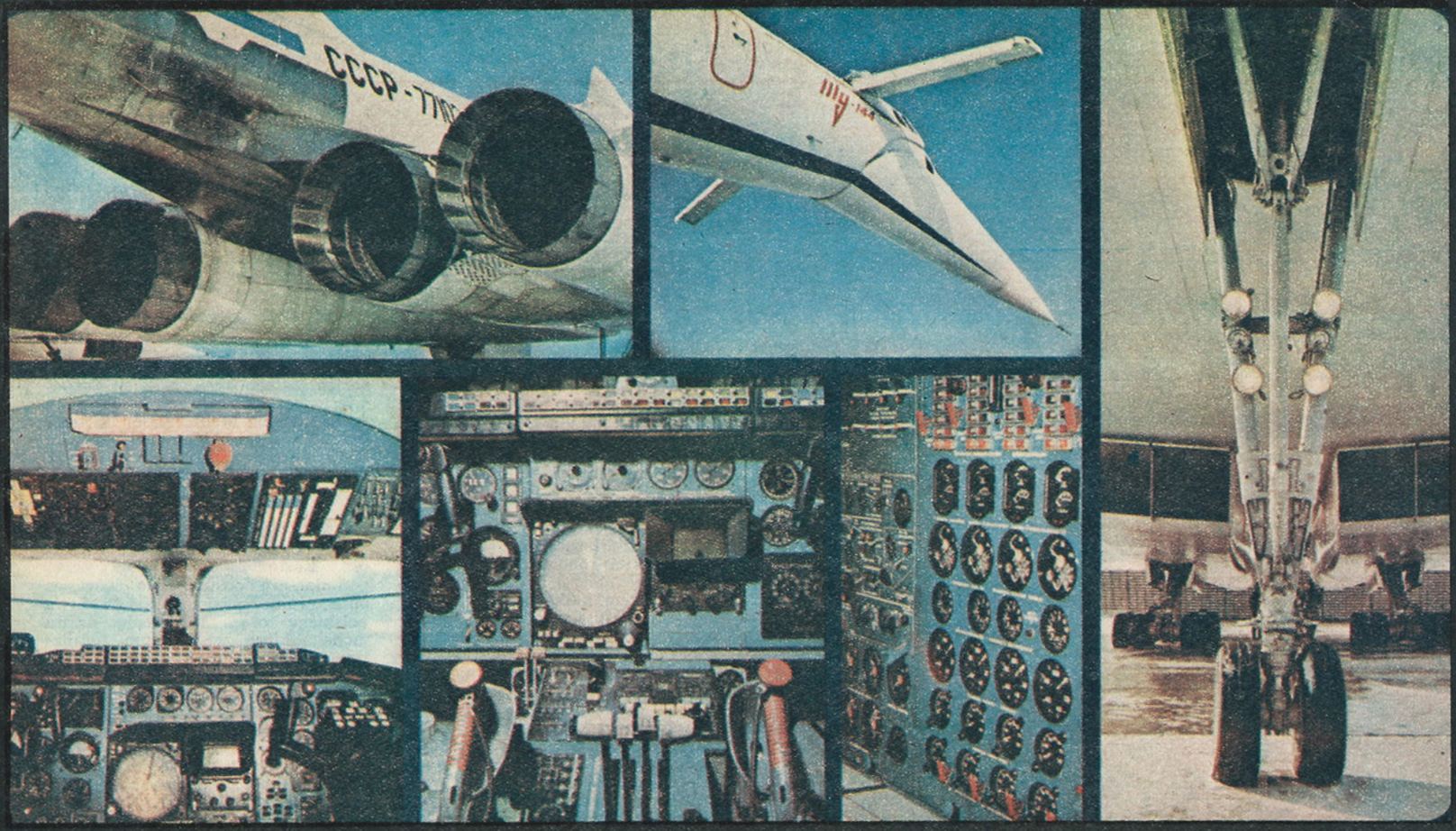
Generalnym konstruktorem samolotu Tu-144 jest Aleksiej Tupolew (syn nieżyjącego już wybitnego konstruktora lotniczego Andrieja Tupolewa).

CZY NADDŹWIĘKOWA KOMUNIKACJA LOTNICZA JEST OPŁACALNA?

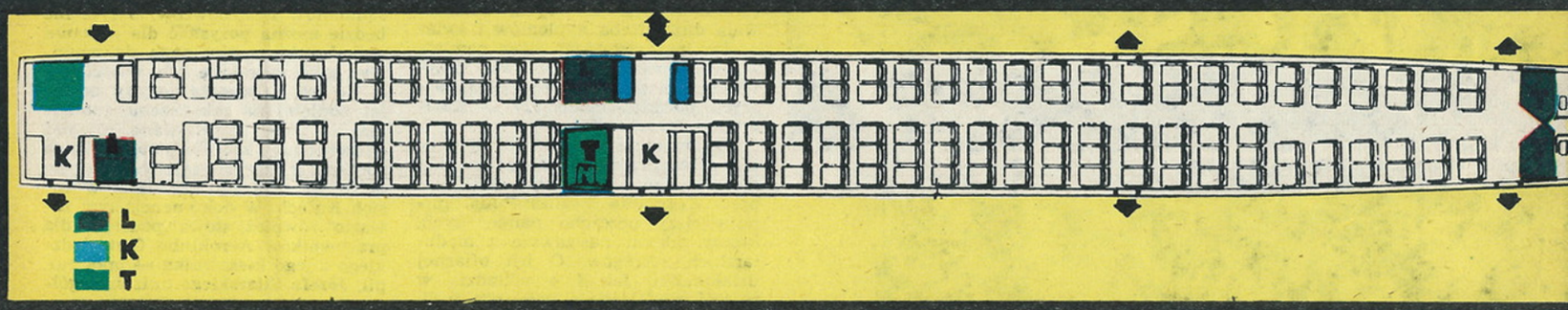
Naddźwiękowy samolot pasażerski zużywa więcej paliwa niż dotychczas użytkowane samoloty poddźwiękowe. Czy warto więc dla zaoszczędzenia kilku godzin lotu zużywać więcej nietaniego przecież paliwa?

Takie rozważania mogą doprowadzić do wniosku, że najtańszym dziś środkiem transportowym jest barka samobieżna. A jednak nikt jakoś nie kwapi się do takiego podróżowania...

Prędkość stała się synonimem XX wieku. Ekonomiści radzieccy obliczyli, że już obecnie działalność przewozowa Aeroflotu przynosi gospodarce narodowej ZSRR roczną oszczędność ok. 100 milionów (!) tzw. osobodni. Tu-144 zapewni dwukrotnie większą



Szczegóły samolotu Tu-144: Dysze wylotowe silników. Pochylany przy starcie i lądowaniu dziób samolotu. Wyposażenie kabiny załogi. Podwozie przednie z zespołem reflektorów do lądowania umieszczonych na goleni.



Kabiny pasażerskie i pomieszczenia obsługowe samolotu Tu-144 w wersji dla 140 pasażerów z zaznaczeniem strzałkami wejść i wyjść. L — szatnie, K — kuchnia — bufet, T — toalety

SAMOLOT PASAŻERSKI TU-144

oszczędność czasu. Wybierając się tym samolotem z Moskwy do Alma-Aty, pasażerowie zaoszczędzają co najmniej 120 minut. Jeszcze korzystniejsza pod tym względem będzie dla pasażerów Aerofłotu następna linia regularna, np. Moskwa — Chabarowsk.

NADDŹWIĘKOWY SAMOLOT PASAŻERSKI A ŚRODOWISKO NATURALNE CZŁOWIEKA

Czy samoloty w rodzaju „Concorde" i Tu-144 (latające również na dużych wysokościach) mogą stanowić zagrożenie dla naturalnego środowiska człowieka? Amerykańska komisja ekologiczna stwierdziła, że zawartość ozonu w atmosferze może wyraźnie ulec zmianie dopiero wówczas, gdy nad obszarem państwa wielkości USA będzie jednocześnie latało przez 4 i ½ godziny 125 samolotów naddźwiękowych.

Badania przeprowadzone w Związku Radzieckim nie dają podstaw do przypuszczeń, że wpływ lotniczej komunikacji naddźwiękowej na warstwę ozonu będzie nadmierny. Ponieważ jednak problem jest bardzo istotny przewidywane są dalsze badania.

Jeśli chodzi o hałas powodowany przez pasażerskie samoloty naddźwiękowe, to nie przekracza on poziomu hałasu amerykańskiego samolotu pasażerskiego DC-8.

KILKA DAT Z ROZWOJU TU-144

31 GRUDNIA 1968 r. o świcie, dwa miesiące wcześniej od francusko-brytyjskiego „Concorde", prototyp samolotu Tu-144 z numerem 68001 wykonał pierwszy lot trwający 38 minut.

CZERWIEC 1969 r. Tu-144 przekroczył po raz pierwszy prędkość dźwięku w locie na wysokości 11 000 m.

1970 r. W swym 45-tym locie doświadczalnym Tu-144 rozwinął prędkość 2443 km/h.

26 GRUDNIA 1975 r. Pierwszy regularny rejs towarowy samolotu Tu-144 na trasie Moskwa — Alma-Ata trwający 119 minut. Dla porównania: lot samolotem Il-62 na tej trasie trwa ponad 4 h.

1 LISTOPADA 1977 r. Godzina 8.20 (czasu moskiewskiego) pierwszy regularny rejs pasażerski samolotu Tu-144 na trasie Moskwa — Alma-Ata.

KILKA LICZB

Równoważnik mocy czterech silników turbowentylatorowych Tu-144 wynosi 0,5 miliona KM. Silniki pracują na wysokosprawnym paliwie azotowym. Moc pobierana tylko przez podzespoły układu sterowania — ok. 1000 KM. Samolot zawiera ponad 40 000 przyrządów i urządzeń. Pokładowy ośrodek obliczeniowy ma 2 komputery, które nie tylko prowadzą samolot wg zaprogramowanego kursu, ale także wyliczają optymalną trasę lotu oraz najbardziej złożone zadania nawigacyjne.

Przewidywany czas lotu Tu-144 na trasach Moskwa — Paryż lub Londyn wyniesie 1,5 godziny, zaś Moskwa — Delhi 2,5 godziny.

JAK SIĘ LECI W TU-144

Start z Moskwy z portu lotniczego Domodiedowo o godzinie 8.20 rano (wg czasu miejscowego). Rejs nr 499. Po 17 minutach samolot przekracza prędkość dźwięku, po 35 minutach — prędkość Tu-144 zwiększa się do dwukrotnej prędkości dźwięku. Lot na wysokości 16 000 m. Temperatura zewnętrzna — minus 59°C. Na pokładzie — 133 pasażerów. Ponieważ start, wznoszenie, a także zniżanie przebiegają praktycznie niezauważalnie dla pasażerów — stewardesy nie muszą ich częstować cukierkami. Lądowanie w Alma-Acie po 2 godzinach lotu. Taki przebieg miał pierwszy regularny rejs Tu-144.

NIE MA STARYCH MODELARZY

Po ośmiu latach, jakie minęły od pierwszego spotkania oldboyów polskiego modelarstwa lotniczego, ponownie zjechali się do Lisich Kątów najbardziej zasłużeni działacze, zawodnicy i propagatorzy tej pięknej dyscypliny sportów technicznych, by w ciągu dwóch dni, 22 i 23 października br., ożywić osobiste kontakty, przypomnieć młodemu pokoleniu początki polskiego modelarstwa, a także zapoznać się z najnowszymi osiągnięciami w tej dziedzinie.

Przybyli ze wszystkich niemal stron kraju, niektórzy z żonami — swoimi najbliższymi pomocnikami w modelarskiej robocie. Przywieźli ze sobą najcenniejsze, osobiste pamiątki w postaci unikalnych dokumentów, fotografii i oryginałów lub rekonstrukcji historycznych modeli latających, z których powstała niezmiernie ciekawa wystawa, urządzona pod kierunkiem seniora modelarzy grudziądzkich — **Jana Michalskiego.**

Wśród wystawionych eksponatów powszechną uwagę zwracały na siebie modelarskie silniczki spalinowe, w tym również z wirującym tłokiem, wykonane i eksponowane przez **Stanisława Górskiego.** Przyciągały oko medale, dyplomy i plakietki przyznane **Edwardowi Ciapale** za zwycięstwa na mistrzostwach świata modeli halowych, zdumiewała duża liczba dyplomów i świadectw instruktorskich oraz pamiątkowych medali i znaczków, przywiezionych przez jednego z najstarszych polskich modelarzy — **Kazimierza Strycharskiego.**

Po powitaniu uczestników spotkania przez przewodniczącego komisji modelarskiej Aeroklubu PRL — prof. **Zygmunta Franaszczuka,** minutą ciszy uczczono pamięć tych, którzy odeszli na zawsze z modelarskich szeregów. O ich ofiarnej działalności, jak i o wkładzie w rozwój modelarstwa polskiego tych, którzy byli obecni na sali, jak i tych, którzy przyjechać nie mogli, wiele ciepłych słów powiedział kierownik wydziału modelarskiego ZG APRL, sekretarz komisji modelarskiej — **Edmund Osiński.**

Osiński, kreśląc historię polskiego modelarstwa po wyzwoleniu kraju, wspomniał o inspiratorskiej roli prasy lotniczej. To właśnie z inicjatywy „Skrzydlatej Polski" wznowiono organizowanie ogólnopolskich zawodów modeli latających, zapoczątkowanych jeszcze w 1926 r.

Lata powojenne, to już nie dziesiątki, czy setki, a tysiące modelarzy specjalizujących się w budowie coraz doskonalszych modeli latających, na uwięzi, zdalnie sterowanych, napędzanych gumą lub silnikami spalinowymi. Polskie modelarstwo zaczyna torować sobie drogę do czołówki światowej. Sukcesy odnoszone przez reprezentantów średniego pokolenia, którzy uczestniczyli w spotkaniu seniorów w Lisich Kątach: **Jerzego Ostrowskiego, Lecha Podgórskiego, Jerzego Kosińskiego, Edwarda Ciapały, Kazimierza Łapińskiego, Stanisława Żurada,** a także wielu ich kolegów — to również kontynuacja pionierskiej działalności ich poprzedników w okresie międzywojennym.

O znaczeniu naszego modelarstwa lotniczego w świecie świadczy chociażby ten fakt, że w piętnastu imprezach międzynarodowych nasi reprezentanci zajęli sześciokrotnie I miejsce, trzykrotnie II i dwukrotnie III miejsce. Tylko w latach 1970—1976 zdobyli oni 26 medali i tytułów mistrzów świata, z tego 9 medali złotych, 12 srebrnych i 5 brązowych. Za godne reprezentowanie polskich barw za granicą oraz za całokształt modelarskiej działalności GKKFiT przyznał naszym czołowym modelarzom 14 złotych, 8 srebrnych i 3 brązowe medale „Za wybitne osiągnięcia sportowe". W bieżącym roku ta sama instytucja przyznała 15 najlepszym modelarzom polskim 15 tytułów „Mistrza Sportu".

Uświetnieniem II Spotkania Seniorów Modelarstwa Lotniczego w Lisich Kątach było przyznanie dziewięciu zasłużonym modelarzom Złotych Odznak Modelarskich z trzema diamentami. Otrzymali je: **Jan Bury** (odznaka nr 1), **Henryk Zawal, Zygmunt Janecki, Jerzy Kosiński, Jerzy Ostrowski, Kazimierz Łapiński, Stanisław Żurad, Lech Podgórski i Edward Ciapała.**

Nawiązując do pierwszego spotkania, **Kazimierz Strycharski** przypomniał, że postulowano wówczas opracowanie historii modelarstwa polskiego oraz utworzenie działu modelarskiego w Muzeum Lotnictwa i Kosmonautyki w Krakowie, bądź w jakimś innym mieście. O ile pierwszy postulat został przynajmniej częściowo spełniony poprzez ukazanie się w 1970 r. „Zarysu dziejów modelarstwa lotniczego" pióra **Pawła Elszteina,** to drugi postulat nie może doczekać się realizacji.

Ten sam postulat został zresztą zawarty w uchwale ostatniego spotkania seniorów, którzy słusznie uważają, że o ile można będzie w przyszłości odtworzyć stare modele samolotów i szybowców, o tyle nie będzie można pozyskać dla muzeum unikalnych, oryginalnych dokumentów, gdy zabraknie ich właścicieli.

Nie był to zresztą jedyny postulat podjętej na zakończenie spotkania uchwały. Postulowano również opracowanie kroniki modelarskich spotkań, z których najbliższe ma się odbyć w 1979 r., oczywiście w Lisich Kątach. W dokumencie tym zawarto również słowa podzięki dla pracowników Aeroklubu Grudziądzkiego i jego kierownika — ppłk rez. pil. **Józefa Sitarskiego** oraz szczególne słowa uznania dla współorganizatora spotkania — **Jana Michalskiego.**

A na zakończenie tej ze wszech miar pożytecznej imprezy odbyły się pokazy modeli latających. Zarówno tych historycznych, z napędem gumowym jak i tych najnowszych — zdalnie sterowanych, zdolnych do wykonywania pełnej wiązanki akrobatycznych figur. Trzeba było wówczas widzieć naszych seniorów! Młodzieńczy zapał, z jakim oddawali się najpiękniejszemu zamiłowaniu swego życia, nasuwa nieodparcie refleksje, że nie ma starych modelarzy, są tylko starsi panowie od iluś tam dziesiątków lat biegający po lotniskach. A to wszystko po to, aby — jak to ładnie powiedział w swym ostatnim słowie podsumowania profesor Zygmunt Franaszczuk — „ocalić od zapomnienia to, co się działo w polskim lotnictwie, szczególnie w modelarstwie lotniczym i przekazać to dalej, następnym pokoleniom".

BOLESŁAW GACZKOWSKI

NA ZDJĘCIACH — od góry: Fragment wystawy z historycznymi modelami, dyplomami i nagrodami ● Kazimierz Łapiński z gumówką z dawnych bardzo lat ● JM-7 to jedna z pierwszych konstrukcji Jana Michalskiego z Grudziądza (na zdjęciu nakręca gumę) ● Seniorzy na starcie ● A tutaj wystawa wodeli współczesnych ● Pamiątkowe zdjęcie wszystkich uczestników spotkania seniorów małego lotnictwa.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI (6)

ABC PILOTA LOTNI (2)

OD CZEGO SIĘ ZACZĘŁO?

Każdy oczywiście wymieni legendarnego Dedala i Ikara. Potem były już postacie historyczne: Leonardo da Vinci, Coyes, Montgomery, Jan Wnęk, Otto Lilienthal, Czesław Tański. Szybownictwo klasyczne rozwinęło się bujnie już w okresie międzywojennym, jednak najprostszy aparat latający — szybowiec podwieszany — pojawił się dopiero stosunkowo niedawno. Zaczęło się wszystko od Amerykanina Francisa M. Rogallo (podobno syna polskiego emigranta z Poznańskiego, sprzed I wojny światowej — Mateusza Rogali). Kiedy NASA ogłosiła w 1948 r. konkurs na najlepszy sposób sprowadzania na Ziemię powracających z przestrzeni kosmicznej statków (z przyszłych programów „Gemini" i „Apollo"), inż. Rogallo zaproponował miękkopłat w kształcie deltoidu. W 1951 roku wynalazca (wspólnie z żoną) był już posiadaczem szeregu patentów z tym związanych.

Kariera lotniarstwa rozpoczęła się w 1956 r., kiedy Bill Moyes z Sydney rozpoczął wraz z Billem Bennettem pierwsze loty na skrzydle Rogallo na holu za motorówką. Potem przyszły loty swobodne z wydm, Góry Kościuszki w Australii... Lotniarstwem zainteresowały się szybko Stany Zjednoczone.

Nowy sport lotniczy dotarł do Europy na początku lat 70-tych. Młody Amerykanin Mike Harker, znany z 23-min. lotu z Fudżijamy w 1974 r., był też pierwszym, który zapoczątkował loty w Alpach. Próbowano także startów na lotni spod balonu na ogrzane powietrze. Zapoczątkowali te próby w 1970 r. w USA Bob Kennedy i Bill Bennett. Inż. Steve Hodgson z USA odczepił się spod balonu na wysokości ok. 7 500 m, co jest swego rodzaju rekordem. Najdłużej na lotni, bo 20 h 47 min, latał Harvey Melcher z USA. Na ten niezwykły wyczyn, osiągnięty na Hawajach, pozwoliły mu prądy wznoszące wywołane przez bryzę. Największe przewyższenie uzyskane dotychczas na lotni wynosi 1 800 m, najdalszy przelot — 32 km.

Liczba zarejestrowanych pilotów lotni na całym świecie przekracza już 100 tys. i wciąż przybywają nowi entuzjaści. Jest to więc jeden z najbardziej żywiołowo rozwijających się sportów masowych. Na świecie działa blisko 60 wytwórni sprzętu. Uczyć się podstaw, bądź doskonalić swoje umiejętności można w dziesiątkach szkół pilotów lub sięgnąć po jeden z dwudziestu paru podręczników na ten temat. Ukazuje się też ponad 10 specjalistycznych czasopism lotniarskich.

W 1975 r. Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) uznała oficjalnie lotniarstwo za pełnoprawną dziedzinę sportu lotniczego. W związku z tym powołano do życia Międzynarodową Komisję Swobodnego Latania (w skrócie — CIVL). Zatwierdzono jednocześnie międzynarodową odznakę lotniarską dla: pilota, pilota doświadczonego i pilota eksperta. W wielu krajach powstały już dokładne przepisy prawne regulujące zasady wykonywania lotów. Przewodniczącym CIVL został Amerykanin Daniel Poynter.

W tym samym roku w marcu odbyły się w Kössen (Austria), nieoficjalne lotniarskie mistrzostwa świata, w których startowało ponad 300 pilotów z 20 krajów. Nasi reprezentanci zajęli 67 i 83 miejsce. We wrześniu 1976 r., w tym samym Kössen, zorganizowano I Lotniarskie Mistrzostwa Świata z udziałem 170 zawodników z 26 krajów. Wyłoniono mistrzów świata w trzech klasach. Jedyny nasz reprezentant zajął 43 miejsce w klasie 2.

JERZY METELSKI

NOWI CZŁONKOWIE

288. **DYCZKO Jan**, 38-300 Gorlice, ul. Karwacjanów 1. Lat 17. Interesuje się lotniami.
289. **DENYS Zygmunt**, 93-485 Łódź, ul. Franciszka 24 m. 22. Interesuje się lotniami.
290. **SIKORA Piotr**, 78-100 Kołobrzeg, ul. E. Gierczak 5/8. Interesuje się lotniami.

PORADY

Piotr Dańko i Leszek Dekundy — Lublin. Radzimy zwrócić się do Aeroklubu Lubelskiego i Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Możecie również odwiedzić redakcję „SP" i na miejscu skorzystać z naszej biblioteki. Materiały do budowy lotni były niedawno w sprzedaży w warszawskiej CSH.

Jan Krogulecki — Oświęcim, Piotr Brzeziński — Legnica. Odradzamy budowę lotni z napędem, a także samolotu amatorskiego.

Grzegorz Pawlik i Wojciech Bukalak — Tomaszów Maz. Spełnienie waszych życzeń nie leży w kompetencjach redakcji. Do W. Tałańczuka można napisać na adres Aeroklubu Wrocławskiego, ul. Lotnicza 14/16, 54-155 Wrocław.

Józef Kubicki — Warszawa. Radzimy zwrócić się do Sekcji Lotniowej Aeroklubu Warszawskiego (ul. Miedzeszyńska 646) i tam przekonsultować proponowane rozwiązania techniczne.

Zbigniew Wiechnik — Świdnik. Do konstruktora minisamolotu wzorowanego na EC-3 można napisać na adres Aeroklubu Śląskiego (40-408 Katowice, lotnisko).

Zbigniew Piotrowski — Limanowa. Radzimy zwrócić się do redakcji „Młodego Technika", 00-389 Warszawa, ul. Spasowskiego 4.

MINIWIATRAKOWIEC Z NRD

Harald Saalbach — Markkleberg (NRD). Członek KAL nr 276. Dziękujemy za zdjęcia z prób miniwiatrakowca. Wirnik nośny badano podczas holowania za motocyklem ES-250, przy czym układ sterowania miniwiatrakowca (wokół trzech osi) był sprawdzany przez osobę zajmującą miejsce w wózku bocznym poprzez zespół popychaczy i napędów linkowych. Próby wypadły pomyślnie. Konstruktor przewiduje pierwsze holowane loty załogowe wiosną przyszłego roku.

DZIĘKUJEMY

Michał Marcinkowski — Wrocław. Dziękujemy za nadesłany artykuł. Wykorzystamy go w KAL.

Dominik Kościelny — Kraków. Dziękujemy za wycinek prasowy o rekordowym locie mięśniolotu B. Allena.

KONKURSY MIĘŚNIOLOTÓW

Antoni Maciejczyk — Zabrze. Oficjalne zgłoszenie do udziału w międzynarodowych konkursach mięśniolotów i skrzydłowców powinny poprzedzić loty kontrolne przed komisją sportową Aeroklubu PRL. Konkurs o nagrodę H. Kremera został już rozstrzygnięty. Pisaliśmy o tym w „SP" nr 42/1977 oraz w tym numerze na str. 16.

POMAGAMY SOBIE WZAJEMNIE

Piotr Sikora — Kołobrzeg (członek KAL) wymieni blachę nierdzewną grubości 1,5, 2,5 i 3 mm na pasy stilonowe do uprzęży lotni.

Zdzisław Wysokolski — Goleniów (członek KAL) może udostępnić plany lotni „SP-Standard" i lotni drugiej generacji „Flamingo".

ADRESY SEKCJI LOTNIOWYCH

Rudolf Laux — Karl Marx Stadt (NRD). Najaktywniejszymi ośrodkami sportu lotniowego w Polsce są Sekcje Lotniowe: Aeroklubu Bielsko-Bialskiego (43-300 Bielsko-Biała, ul. Cieszyńska 321), Aeroklubu Krakowskiego (30-969 Kraków, Al. Planu 6-letniego 17) i Aeroklubu Wrocławskiego (54-155 Wrocław, ul. Lotnicza 14/16). Kalendarz imprez lotniowych na rok 1978 jest w przygotowaniu.

KLUB LOTNIOWY Z ROSTOWA

Eugeniusz Szewczenko z Rostowa nad Donem (USRR) przysłał do redakcji zdjęcie miękkopłata 1-miejscowego z silnikiem. W miejscowym klubie lotniczym zbudował poza tym ze swym zespołem 6 lotni. Obecnie kończy budowę miękkopłata z 2-cylindrowym silnikiem o mocy 22 KM. Oto jego dane: pow. płata — 21,4 m², masa całkowita — 170 kg, prędkość startu — 40 km/h, prędkość max. dopuszczalna — 110 km/h, zapas paliwa — na 50 min lotu, rozbieg — 40 m, dobieg — 30 m. Zamierza też zbudować samolot 2-miejscowy (dwuster) z kabiną załogi.

LOTNIA Z ZAGRANICY

Bogdan Trajer — Warszawa. Adresów firm zagranicznych nie podajemy. W sprawie opłat związanych ze sprowadzeniem lotni z zagranicy radzimy zwrócić się do Głównego Urzędu Cel. Cena lotni „Seagull-III" na rynkach światowych wynosi ok. 300 dol. (zestaw) i ok. 700 dol. (lotnia gotowa do lotu).

DECYDUJĄ UMIEJĘTNOŚCI

Jak już pisaliśmy w „SP" nr 42/1977, do osiągnięcia dobrych wyników w długotrwałości lotu na lotni nie jest konieczna ogromna góra, a w każdym razie lotnia o wysokiej doskonałości. 3 lipca 1977 r. Józef Gigoń wystartował na lotni „Standard" własnej konstrukcji z ok. 100 m góry Wdżar k. Czorsztyna i uzyskał czas lotu 25 min. 11 s. Oczywiście był to lot żaglowy i to przy dość silnym wietrze 8–11 m/s (mierzone w miejscu startu).

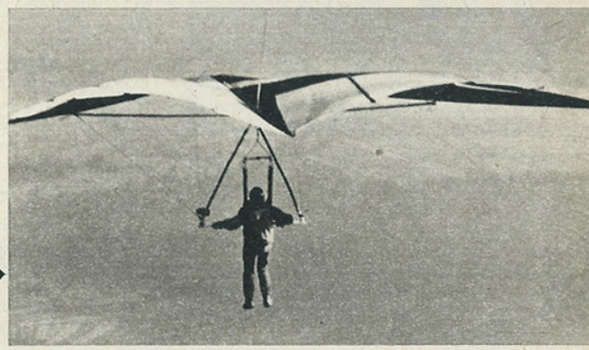
Na zdjęciu: J. Gigoń uzyskuje przewyższenie zaraz po starcie i manewrując na kilkudziesięciometrowym zaledwie obszarze utrzymuje się nad zboczem.

LOT Z BABIEJ GÓRY

Pomimo nienajlepszej w tym sezonie pogody, udało się wykorzystać rzadko występujące warunki do lotu spod szczytu Babiej Góry, wprost na południe. Niestety, tym razem warunki ograniczyły się do pogody niemal bezwietrznej (podmuchy do 1 m/s). Dzięki temu lot był wyjątkowo spokojny, lecz nie uzyskano godnych uwagi wyników: przelot po prostej — odległość 5 km, czas — 10 min, przy różnicy wysokości — 850 m. Rezultaty odpowiadają osiągom użytej lotni typu „Flaming" o doskonałości — ok. 6 i opadaniu — ok. 1,4 m/s przy prędkości lotu — ok. 31 km/h.

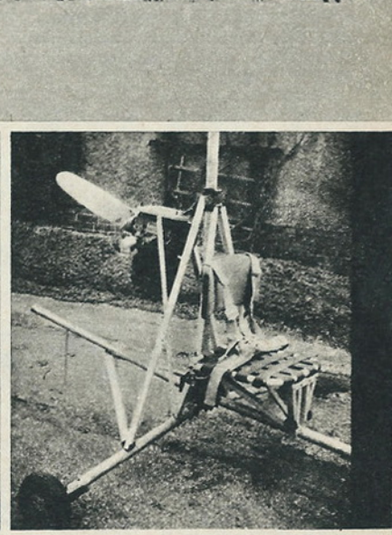
Na zdjęciu: Jacek Kibiński z Krakowa w chwilę po starcie spod szczytu Babiej Góry.

Zdjęcia: J. Kibiński i R. Rodsiński



Z prawej: Piloci lotni z klubu „Deltapłan" w Leningradzie podczas treningu. O działalności tego klubu pisaliśmy w „SP" nr 43/1977.

Poniżej: z lewej — E. Szewczenko z Rostowa n. Donem w locie na miękkopłacie z napędem. Z prawej: Miniwiatrakowiec Rudolfa Lauxa z NRD.



DZIEJE ESKADR

66 ESKADRA OBSERWACYJNA

JERZY PAWLAK

W związku z rozbudową lotnictwa tzw. bliskiego wsparcia, sformowana została 22 października 1934 r. w 6 Pułku Lotniczym we Lwowie 66 Eskadra Towarzysząca. Personel eskadry (latający i naziemny) składał się z nadwyżek etatowych innych eskadr, sukcesywnie uzupełniany absolwentami szkół i kursów specjalistycznych lotniczych. Eskadra wyposażona była w samoloty produkcji krajowej typu R-XIIIC, stopniowo wymieniane na nowsze R-XIIID. W listopadzie 1934 r. trzy plutony eskadry otrzymały pełną obsadę personelu latającego i etatowy stan samolotów. Organizatorem i pierwszym dowódcą 66 Eskadry Towarzyszącej był kpt. pil. obs. Julian Skrzat. W tym początkowym okresie plutonami dowodzili: kpt. pil. obs. Czesław Krajewski — I/66 Pluton; kpt. pil. Aleksander Majewski — II/66 Pluton; kpt. pil. Józef Łęgowski — III/66 Pluton. Podział na 3 plutony istniał do wiosny 1938 r., kiedy to kolejna reorganizacja eskadr towarzyszących zmniejszała ilość plutonów do dwóch przy etacie 7 samolotów bojowych.

Załogi eskadry po pierwszym okresie doskonalenia (zimą 1935 r.) uczestniczyły w ćwiczeniach międzydywizyjnych 6 i 13 DP, a następnie w miesiącach letnich działając z lotniska polowego Smolary k/Powurska współpracowały w corocznych ćwiczeniach DOK VI.

W 1936 r. wszystkie trzy plutony były zgrupowane na poligonie Pohulanka, gdzie intensywnie szkoliły się w zadaniach eskadr bliskiego wsparcia (m. in. w rozpoznaniu i wyszukiwaniu stanowisk ogniowych „nieprzyjaciela", współpracy z własną artylerią).

W lutym i marcu 1937 r. załogi eskadry odbywały ćwiczenia na współpracę z Podolską Brygadą Kawalerii, operując z węzła lotnisk m. in. w Brodach i Stanisławowie. Po powrocie do pułku i odbyciu programowych zajęć i lotów z lotniska w Skniłowie, w lipcu tego roku odleciały na lotnisko k/Makowa Podhalańskiego, gdzie przebywały do połowy września, szkoląc się w lotach i współdziałaniu w rejonach podgórskich przy udziale pułków strzelców podhalańskich.

W lecie 1938 r. zreorganizowana do dwóch plutonów 66 eskadra uczestniczyła w wielkich ćwiczeniach na Wołyniu, operując z łuckiego węzła lotnisk.

W okresie zimowym i wiosenno-letnim 1939 r. załogi intensywnie szkoliły się szczególnie we współpracy radiowej z artylerią oraz podchwytywaniem rozkazów i zrzutami meldunków „na płachtę".

Mobilizacja eskadry, ogłoszona w nocy z 23 na 24 sierpnia 1939 r., została zakończona zgodnie z jej planem (25 sierpnia).

W historii eskadry zdarzył się jeden wypadek śmiertelny. Załoga w składzie: ppor. obs. Józef Dzierżawa i plut. pil. Franciszek Fuchs zginęła 8 lipca 1937 r. na samolocie Lublin R-XIIIC w rejonie Barszczowic k/Lwowa. Przyczyna: przerwa w pracy silnika podczas silnej burzy w locie nocnym.

Eskadra dowodzili: kpt. pil. obs. Julian Skrzat do listopada 1935 r.; kpt. pil. obs. Czesław Krajewski — listopad 1935 — grudzień 1936 r.; kpt. obs. Feliks Misiewicz — styczeń 1937 — lipiec 1939; kpt. obs. Albert Kubieniec — od lipca 1939 do końca istnienia eskadry.

Dowódca 66 eskadry obserwacyjnej 6 Pułku Lotniczego we Lwowie kpt. obs. Albert Kubieniec.

Tych wszystkich Czytelników, którzy piszą listy do redakcji informujemy, iż do tej pory zamieściliśmy opis dziejów pięciu eskadr (podajemy w kolejności ich publikowania): 30 maja 1976 r. rozpoczęliśmy druk dziejów 56 eskadry obserwacyjnej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie; 26 września 1976 r. — 41 eskadry rozpoznawczej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu; 9 stycznia 1977 r. — 211 eskadry bombowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie; 8 maja 1977 r. — 26 eskadry obserwacyjnej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie; 28 sierpnia 1977 r. — 31 eskadry rozpoznawczej 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Obecnie rozpoczynamy publikację historii 66 eskadry obserwacyjnej 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Jednocześnie zaznaczamy, że drukowane przez nas dzieje eskadr dotyczą głównie działań bojowych w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. Będziemy wdzięczni wszystkim tym, którzy nadeślą swoje uwagi, uzupełnienia i dodatkowe relacje do naszego cyklu DZIEJE ESKADR.

Godło 66 eskadry: Kameleon w kolorze zielonym na tle białego koła z czerwoną obwódką.

*

Przeprowadzona sprawnie mobilizacja pozwoliła na uzupełnienie personelu eskadry w 100% w stosunku do etatów wojennych. W personelu latającym było natomiast ok. 30% nadwyżki, w tym ok. 80% zawodowych oficerów i podoficerów.

Eskadra miała 7 samolotów bojowych typu R-XIIIC i R-XIIID oraz 2 samoloty łącznikowe RWD-8. Pozostałe wyposażenie materiałowo-sprzętowe było (wg sprawozdania dowódcy 66 eskadry) wystarczające w stosunku do potrzeb. W nocy 26 sierpnia 1939 r. pod dowództwem por. pil. Stanisława Baumana odjechał z lotniska Skniłów rzut kołowy na lotnisko rozdzielcze. Natomiast całość zrzutu powietrznego i dowództwo eskadry pozostało na lotnisku Skniłów.

31 sierpnia, o 10.00 rano, na odprawie u zastępcy dowódcy 6 Pułku Lotniczego — ppłk. pil. M. Haberka, kpt. Kubieniec został powiadomiony, że 66 eskadrę przydzielono do lotnictwa Armii „Łódź" i że musi ona jeszcze w tym dniu osiągnąć lotnisko rozdzielcze — Lublinek k/Łodzi.

Od początku mobilizacji personel latający eskadry przebywał na lotnisku w pełnej gotowości i już o godzinie 13.00 wystartowały pierwsze samoloty R-XIII rzutu powietrznego. Lądowanie wszystkich załóg nastąpiło o 15.30 na lotnisku Lublinek. Po wylądowaniu zameldował się kpt. Kubieńcowi komendant transportu rzutu kołowego — por. Bauman, składając raport o zakwaterowaniu się eskadry na nowym lotnisku oraz powiadamiając o m.p. sztabu lotnictwa Armii „Łódź" (miasto Łódź).

W godzinach popołudniowych (o 18.00) dowódca eskadry wziął udział w odprawie u dowódcy lotnictwa Armii „Łódź" — płk. pil. Wacława Iwaszkiewicza, który zlecił kpt. Kubieńcowi odesłanie 1 września 1939 r.: I/66 Plutonu — do dyspozycji i współpracy z dowódcą 10 Dywizji Piechoty (m.p. sztabu Dywizji — miasto Sieradz.); II/66 Plutonu — do współpracy z dowódcą Wołyńskiej Brygady Kawalerii (m.p. sztabu Brygady — miasto Działoszyn).

Po powrocie z odprawy, kpt. Kubieniec zarządził pogotowie marszowe obu plutonów oraz wydał dyspozycje rozpoznania potrzebnych lotnisk polowych. Start na rozpoznanie miał nastąpić o świcie dnia następnego.

*

Armia „Łódź" zorganizowana w marcu 1939 r. pod dowództwem gen. dyw. Juliusza Rómmla, zajmując pozycje obronne na kierunku przewidywanego głównego uderzenia wojsk niemieckich, dysponowała 1 września kilkoma wielkimi jednostkami wojsk lądowych: czterema dywizjonami piechoty (2, 10, 28 i 30), ponadto w skład poszczególnych dywizji piechoty wchodziły bataliony obrony narodowej.

W skład lotnictwa Armii „Łódź" wchodziły: 32 Eskadra Rozpoznawcza, III/66 Dywizjon Myśliwski, 63 i 66 Eskadry Obserwacyjne, 10 pluton łącznikowy oraz kompania lotniskowa nr 7, stacja meteorologiczna, radiostacja Dowódcy Lotnictwa. Zadaniem bojowym Armii „Łódź" było: a) oddziałami osłonowymi bronić kierunków Łódź i Piotrków Tryb.; b) przeciwstawić się obronie z wykorzystaniem możliwości przeciwnatarć skoncentrowanymi siłami na odcinku armii; bezwzględnie utrzymać rejony Łódź i Piotrków Trybunalski; c) na lewym skrzydle utrzymać łączność z Armią „Kraków" i nadzorować kierunek Skarżysko Kamienna i Radomsko.

*

1 września 1939 r. w godzinach porannych wojska niemieckie (8 i 10 armii) uderzyły na całym pasie obronnym Armii „Łódź". Natarcie wroga było wspierane nieustannymi nalotami lotnictwa bombowego 4 Floty Powietrznej na umocnienia obronne wojsk polskich jak i na zaplecze drogowo-kolejowe Armii „Łódź", której głównym zadaniem było utrzymanie rejonu Łódź — Piotrków z zamiarem przygotowania kontruderzenia z rejonu Sieradz na kierunku Kalisz lub Koło. Rola jednostek Armii „Łódź" broniącej się na głównym kierunku uderzenia niemieckiego była niezwykle trudna i ciężka, przede wszystkim z racji olbrzymiej przewagi liczebnej i siły ognia wroga, jak również niszczycielskiego działania wrogiego lotnictwa.

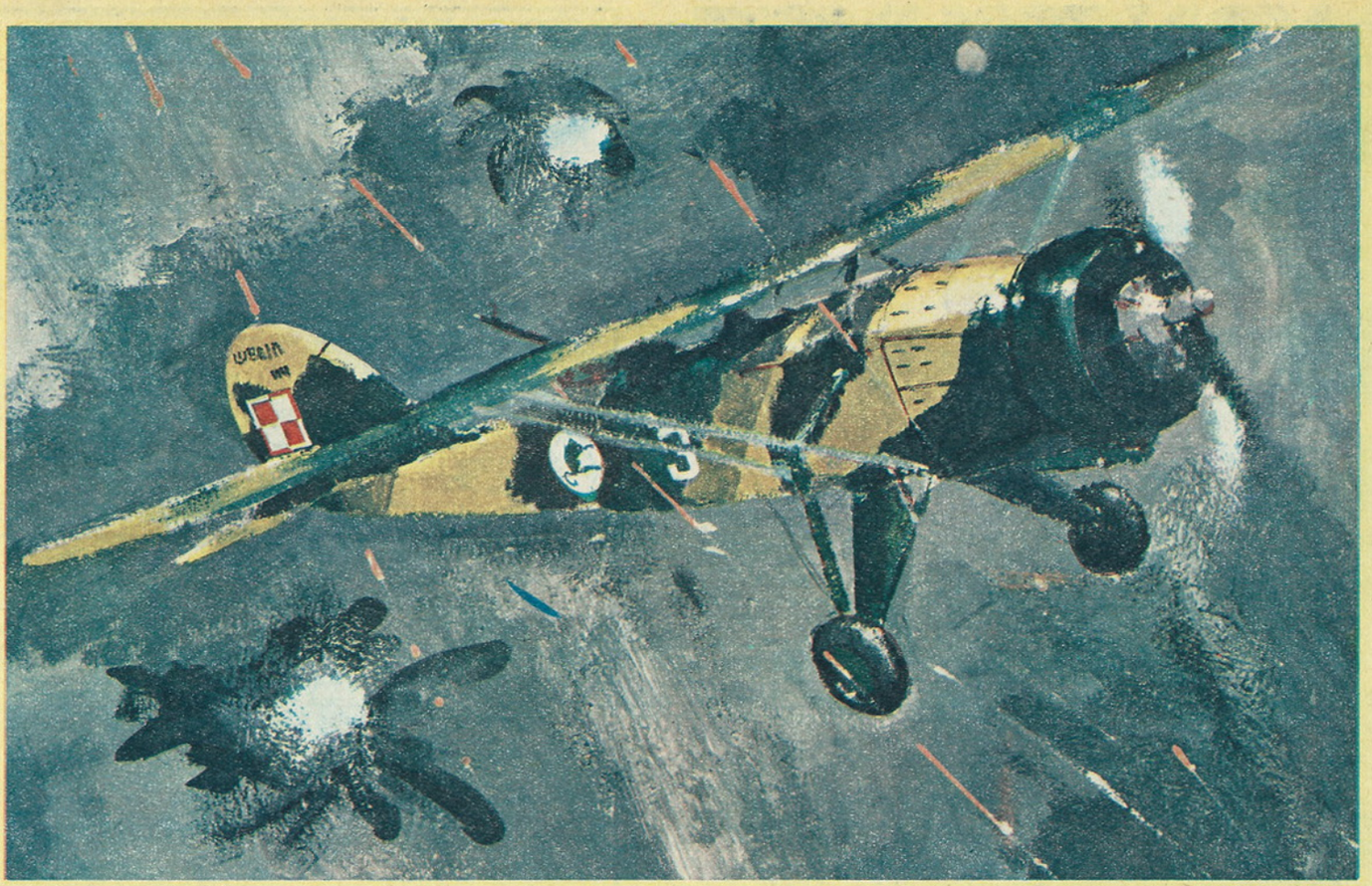
1 WRZEŚNIA. O świcie wystartowały na rozpoznanie i wyszukanie lotnisk polowych załogi: por. obs. Wacław Włosiński i kpr. pil. Stanisław Przecławski (I/66) oraz por. obs. Tadeusz Sokoliński i kpr. pil. Kazimierz Lipiec (II/66). Załoga I/66 wyszukała lotnisko k/Męckiej Woli (4 km na wschód od Kalisza) tak, że w godzinach południowych dowódca I/66 kpt. obs. Jan Krzysztoforski zarządził odjazd rzutu kołowego, a o godzinie 16 odlatują na nowe lotnisko cztery R-XIII i RWD-8.

Por. Sokoliński z II/66 natomiast po odszukaniu lotniska Łemków k/Wielunia poleciał nawiązać kontakt ze sztabem Wołyńskiej Brygady Kawalerii. Nie mogąc odnaleźć m.p. dowództwa, por. Sokoliński zdecydował się na lot w kierunku zachodnim, ale po kilkunastu minutach lotu widząc w powietrzu liczne ugrupowania Luftwaffe lecące na wschód polecił pilotowi zawrócić do Lublinka. W locie powrotnym lotnicy dostrzegli wyłożoną płachtę tożsamości jednego z pułków ułanów, wchodzącego w skład Wołyńskiej Brygady Kawalerii. Por. Sokoliński zdecydował się lądować. Tu zastał posterunek obserwacyjny złożony z grupy żołnierzy-telefonistów, którym przekazał meldunek o wykryciu dużego zgrupowania czołgów maszerujących w kierunku płn-wschodnim, do przekazania sztabowi Wołyńskiej Brygady Kawalerii, a następnie bez przeszkód załoga powróciła do Lublinka.

Dopiero w godzinach południowych załodze ppor. obs. Tadeusza Siuzdaka i ppor. pil. Piotra Nogala udało się nawiązać kontakt z dowództwem Wołyńskiej Brygady Kawalerii, mającej m.p. w Działoszynie.

*

Lotnisko polowe plutonu I/66 Męcka Wola k/Sieradza zostało dobrze wybrane: duże pole (rżysko) dworskie, przylegające z dwóch stron do młodego lasku sosnowego. Dowództwo plutonu oraz pozostały personel ulokowali się w pomieszczeniach majątku; samoloty zamaskowano (4 R-XIII i 1 RWD-8) na skraju lasu, gdzie także urządzono



Samolot Lublin R-XIIID z 66 Eskadry Obserwacyjnej.

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

podręczne składy paliwa i amunicji oraz magazyn szefa mechaników.

W godzinach popołudniowych dowódca plutonu I/66 otrzymał rozkaz ze sztabu 10 Dywizji Piechoty wykonania w dniu następnym o świcie rozpoznania przedpola bronionego przez 10 DP odcinka: Błaszki — Sieradz.

2 WRZEŚNIA. Z uwagi na złe warunki atmosferyczne (gęsta przyziemna mgła) rozpoznanie wykonała załoga w składzie: por. obs. Wacław Włosiński i kpr. pil. Stanisław Przecławski dopiero między godziną 10.00 i 11.30. W drodze powrotnej polski samolot został ostrzelany przez własne wojska podczas przelotu nad linią obronną 10 DP. Po wylądowaniu stwierdzono liczne ślady pocisków w skrzydłach, kadłubie i podwoziu — na szczęście nie groźne dla załogi. Por. Włosiński osobiście udał się do sztabu 10 DP, aby zrelacjonować wyniki rozpoznania.

O godzinie 16.00 z rozkazu sztabu 10 DP poleciała na rozpoznanie odcinka Wieluń — Kalisz załoga: por. pil. Stanisław Bauman i ppor. obs. Marian Łotecki. O godzinie 19.00 dowódca plutonu I/66 otrzymał zawiadomienie, że wysłany na rozpoznanie samolot został zestrzelony, a ranna załoga została odwieziona do szpitala w Męckiej Woli. Dowódca eskadry odwiedziwszy ranną załogę w szpitalu (następnego dnia) uzyskał relację z lotu od ppor. Łoteckiego:

„...Przelatując z boku od maszerującej na szosie nieprzyjacielskiej kolumny czołgów otrzymał silny ogień od obrony ziemnej wroga. Z chwilą, gdy został ranny w nogę, nakazał pilotowi zawrócić do własnych wojsk. Zbliżając się do własnych linii lotem koszącym, samolot został gwałtownie ostrzelany przez wojska polskie. Po krótkim czasie pilot stracił panowanie nad samolotem, tak że maszyna przy zetknięciu z ziemią uległa całkowitemu zniszczeniu..."

Ppor. obs. Łotecki mimo ciężkich obrażeń ciała (rany głowy i przestrzelona noga, złamana ręka) po przywiezieniu do szpitala złożył telefoniczny meldunek dowódcy 10 DP o wynikach rozpoznania, wykazując tym samym olbrzymi hart ducha i poczucie żołnierskiego obowiązku.

Z oświadczenia rannego w płuca pilota — por. Baumana wynikało, że stracił on przytomność i panowanie nad sterami w wyniku doznanych ran od gwałtownego ognia własnych wojsk.

Dowódca plutonu II/66 nakazał wymarsz o świcie rzutu kołowego na nowe lotnisko Łemków. W dwie godziny później odleciały 3 samoloty R-XIII. Prowadzący rzut powietrzny: por. obs. Sokoliński i kpr. pil. Lipiec. Pozostałe załogi: ppor. rez. obs. Zygmunt Teper i ppor. pil. Piotr Nogal oraz ppor. obs. Tadeusz Siuzdak i kpr. pil. Marian Guzewicz. Samolot RWD-8 pozostał na lotnisku Lublinek. Oczekiwał na dowódcę plutonu, który udał się do sztabu lotnictwa armii, meldując o nawiązaniu łączności z dowództwem Wołyńskiej Brygady Kawalerii. Rzut powietrzny po wylądowaniu w Łemkowie dowiedział się od żołnierzy zajmujących w pobliżu stanowiska obronne, że trwa silne natarcie broni pancernej wroga, tak, że oni już wkrótce będą musieli się wycofać. W tej sytuacji por. Sokoliński zdecydował się na zmianę lotniska. Samoloty odleciały na wcześniej rozpoznane lotnisko Łękawa (24 km na płn.-zachód od Piotrkowa Tryb.), które zajmował I/66 Pluton 63 Eskadry Obserwacyjnej. Załoga por. Sokolińskiego poleciała niezwłocznie na trasę przejazdu rzutu kołowego plutonu, odnalazła go i zawróciła na lotnisko Łękawa. Ta samodzielna decyzja por. Sokolińskiego uratowała od niewoli personel latający i naziemny Plutonu II/66, a jego samoloty od zniszczenia. Po wylądowaniu, por. Sokoliński w zastępstwie nieobecnego dowódcy plutonu udał się motocyklem do dowództwa Wołyńskiej Brygady Kawalerii w Działoszynie. W sztabie brygady otrzymał zadania na dzień następny oraz rozkaz przesunięcia Plutonu II/66 za rzekę Widawkę. Jeszcze tego samego dnia ppor. obs. Siuzdak i kpr. pil. Guzewicz dokonali rozpoznania terenu pod nowe lotnisko.

3 WRZEŚNIA. Oba plutony 66 eskadry pracowały w dalszym ciągu na korzyść tych samych wojsk, zgodnie z rozkazami dowódcy lotnictwa Armii „Łódź" z 31 sierpnia 1939 r.

O godzinie 10.00 wystartowali z lotniska Męcka Wola na rozpoznanie rejonu Warta: ppor. obs. Janusz Jastrzębski i kpr. pil. Michał Omieliaszko. Około 13.00 kpt. Krzysztoforski otrzymał wiadomość z dowództwa 10 DP, że posterunek obserwacyjny piechoty zameldował, iż zestrzelono polski samolot, który lądował między nieprzyjacielskimi a własnymi pozycjami; maszynę spalono; pilot bez obrażeń, a obserwator ranny w rękę. Wiadomość ta poruszyła personel plutonu, który jeszcze żywo pamiętał tragiczny wypadek załogi ppor. Łoteckiego.

O godzinie 14.00 przyjechali na lotnisko: ranny ppor. Jastrzębski i kpr. Omieliaszko. Ppor. Jastrzębski przekazał wyniki rozpoznania telefonicznie szefowi sztabu 10 DP, a potem odjechał do szpitala w Sieradzu, gdzie po nałożeniu opatrunku na przestrzeloną rękę zwolniono go na własną prośbę i po upływie ok. 4 godzin wrócił na lotnisko. Z relacji ppor. Jastrzębskiego wynikało, że:

„...Samolot zestrzelono nad terenem nieprzyjacielskim. Pilotowi udało się jednak wylądować między niemieckimi, a własnymi liniami. Obserwator widząc biegnącą do niego piechotę niemiecką otworzył ogień z karabinu maszynowego, nakazując pilotowi otworzyć kran od zbiornika benzyny i podpalić samolot. W tym czasie Jastrzębski został ranny od ognia ostrzeliwującej go piechoty wroga. Pilot pomógł mu wydostać się z samolotu, wymontował k. masz., podpalił samolot i ostrzeliwując z zabranego przez siebie k. masz., umożliwił rannemu obserwatorowi przedostanie się do własnych oddziałów..."

Dowódca 10 DP oświadczył, że złoży meldunek i wniosek o odznaczenie załogi — ppor. Jastrzębskiego i kpr. Omieliaszki Krzyżem Virtuti Militari.

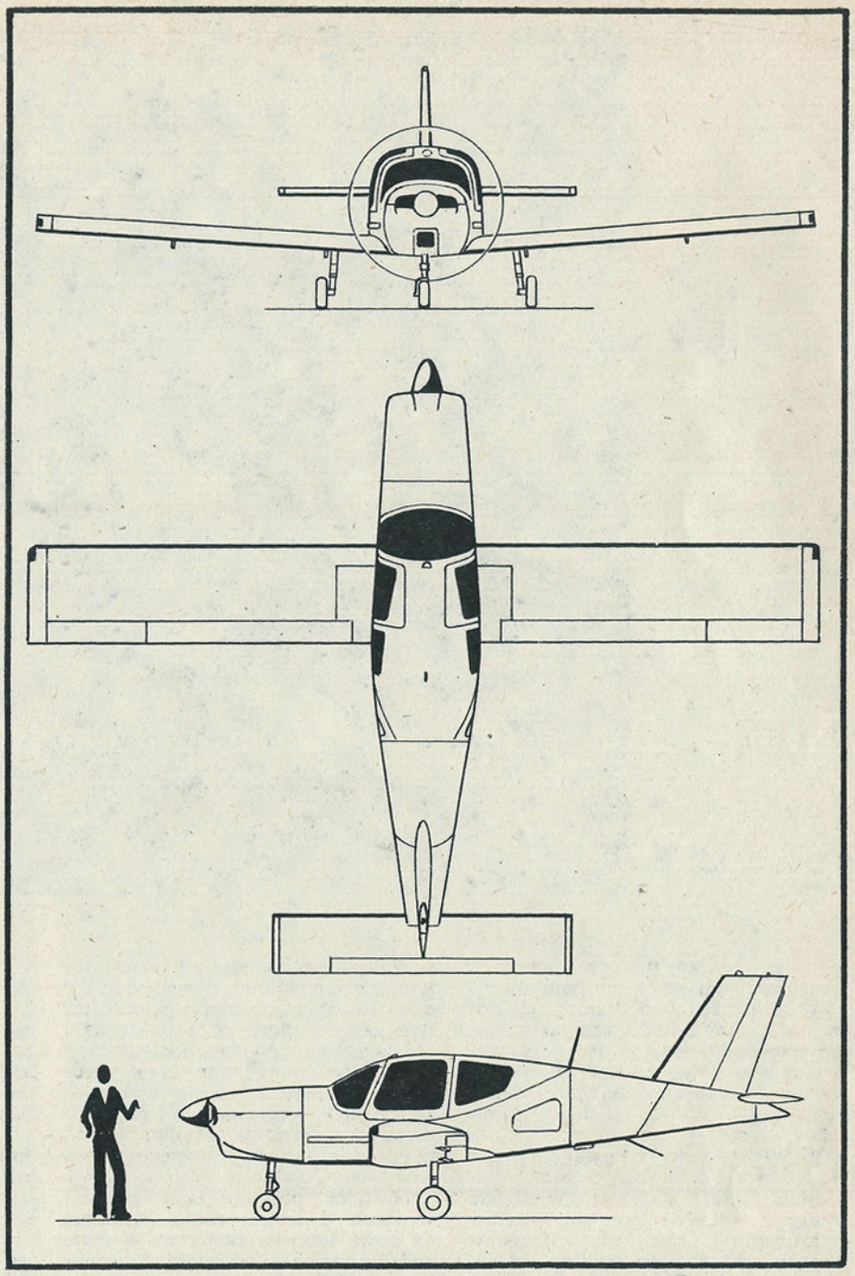
Tego dnia pluton nie wykonywał żadnych zadań.

Tymczasem Pluton II/66 zgodnie z dyspozycją dowódcy Wołyńskiej Brygady Kawalerii przesunął się na lotnisko k/Dłutowa. Po przybyciu rzutu powietrznego na nowe m.p. załoga: por. obs. Sokoliński i kpr. pil. Guzewicz wykonali zadanie dla dowódcy brygady, polegające na: rozpoznaniu przedpola w pasie działania Wołyńskiej Brygady Kawalerii (Rzęsawa-Łękińsko); rozpoznaniu sił i kierunku marszu wrogich kolumn pancernych na odcinku bronionym przez brygadę.

Załoga po wykonaniu zadania i zrzuceniu meldunku na płachtę (na południe od Łaska) w locie powrotnym została zaatakowana przez 3 Me-109. W tej nieomal beznadziejnej sytuacji udało się pilotowi nurkując i klucząc lotem niskim między lasami zgubić wrogie myśliwce. W rejonie Buczka (8 km na płd. od Łaska) polski samolot niespodziewanie dostał się w gwałtowny ostrzał własnych oddziałów, niestety, celny: pilot — kpr. Guzewicz ciężko ranny zemdlał i osunął się bezwładnie na stery; obserwator — por. Sokoliński, nie skacząc ze spadochronem, ratował rannego kolegę, i pilotując samolot ze swojej kabiny (mimo częściowego zablokowania sterów przez nieprzytomnego kpr. Guzewicza) lądował bez szwanku w pobliżu majątku Buczek. Pilota natychmiast odesłano do szpitala polowego 2 Dywizji Piechoty, zaś por. Sokoliński połączył się z lotniskiem Dłutów; zameldował o wypadku i zażądał przysłania ekipy technicznej i pilota w celu odebrania samolotu, który miał wiele przestrzelin. Z braku możliwości naprawy samolotu w warunkach polowych — został on spalony przy ewakuacji lotniska. Por. Sokoliński, który raz jeszcze podkreślił tym wyczynem swoje wysokie morale i poświęcenie dla rannego kolegi-lotnika, powrócił tego dnia samochodem do Dłutowa. (cdn)

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAMOLOT TURYSTYCZNO-SŁUŻBOWY SOCATA TB-10



Wytwórnia SOCATA, filia wielkiego francuskiego przedsiębiorstwa państwowego Aérospatiale, wykonuje głównie dostawy podzespołów dla swej firmy macierzystej i koncernu Marcel-Dassault. Około 25% swej mocy produkcyjnej SOCATA przeznacza na produkcję gotowych wyrobów, tzn. całej gamy lekkich samolotów „Rallye". Samolot ten, przejęty w swoim czasie z wytwórni Morane-Saulnier, jest szeroko znany w świecie, łącznie z Polską, gdzie produkowany z licencji nosi oznaczenie PZL-110. Ponieważ jednak „Rallye" utrzymuje się z produkcji już ponad 20 lat, specjaliści oczekiwali od dawna pojawienia się jego następcy. Ale dopiero w tym roku (już po oblataniu prototypu 23 lutego 1977 r.) do wiadomości publicznej dotarły pierwsze zdjęcia i informacje o samolocie SOCATA, oznaczonym TB-10. Wytwórnia ujawniła jednak bardzo niewiele szczegółów i nie pokazała samolotu na Salonie Paryskim, prawdopodobnie aby nie obniżyć popytu na bieżącą produkcję samolotów „Rallye". Z charakterystyk nowego samolotu wynika jednak, że będzie on raczej uzupełnieniem, niż konkurentem „Rallye".

W projekcie TB-10 zwrócono uwagę na jego dobre własności przelotowe oraz na maksymalne uproszczenie konstrukcji, a to dla wykorzystania posiadanych przez wytwórnię nowoczesnych urządzeń produkcyjnych, jak np. numerycznie sterowanych automatycznych zgrzewarek punktowych do dużych zespołów.

SOCATA TB-10 jest 3 do 5-miejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej z szerokim zastosowaniem lamina[illegible]

Prosty płat o prostokątnym obrysie i z dużym wydłużeniem odróżnia się od „Rallye" niewielkim wzniosem. Zastosowano specjalny profil RA-163CW3 o własnościach superkrytycznych, zaprojektowany i zbadany w laboratoriach Aérospatiale. Współczynnik wyporu skrzydła osiąga wartość 1,8, a z wychylonymi klapami 2,3. Uzyskano bardzo prawidłową charakterystykę przeciągnięcia, przy czym oderwanie zaczyna się przy kadłubie i rozszerza się wzdłuż rozpiętości, utrzymując skuteczność lotek. Należy zaznaczyć, że w TB-10 zrezygnowano z zastosowań skrzeli, które stanowią skompletowany element konstrukcyjny. Za to klapy rozciągają się na 2/3 rozpiętości skrzydeł.

Kadłub konstrukcji półskorupowej ma bardzo proste linie. Zwraca uwagę rozszerzanie się kadłuba w okolicy skrzydeł, co eliminuje opór interferencyjny i pozwala zrezygnować z owiewek na przejściu skrzydło-kadłub. Kabina typu samolotowego z osłoną nie wystającą (jak u „Rallye") z obrysu kadłuba. Wejście do kabiny przez drzwi z obu stron otwierane do góry (zawiasy na grzbiecie kadłuba). Za kabiną bagażnik dostępny z zewnątrz.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie pionowe — klasyczne, skośne, o obrysie trapezowym. Usterzenie poziome — płytowe (całkowicie ruchome), o obrysie prostokątnym, wyposażone w klapkę dociążającą.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, na wolnonośnych goleniach teleskopowych (w prototypie — nie chowane, prawdopodobnie jednak w samolotach seryjnych będzie zastosowane podwozie chowane).

Napęd stanowi płaski silnik tłokowy Lycoming o mocy 120 kW (160 KM). Jednak w przyszłości pojawią się wersje wyposażone w inne, mocniejsze silniki. **(J.Ś.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,00, długość — 7,00 m, wysokość — 2,60 m, pow. nośna — 10,4 m², wydłużenie — 7,8.

Masy: Masa całkowita — 1 020 kg, obciążenie pow. — 98 kg/m², obciążenie mocy — 8,7 kg/kW (6,5 kg/KM).

Osiągi: Prędkość przelotowa — 236 km/h, prędkość przeciągnięcia (z klapami) — 90 km/h.

nasze trasy

WSZECHSTRONNOŚĆ ZAINTERESOWAŃ

Aby od razu „wejść w temat" felietonu, zacznę od fragmentu listu jaki nadesłał do nas Zbigniew Myszk ze Starogardu Gdańskiego: „Jestem stałym czytelnikiem Waszego czasopisma. Można o nim mówić w superlatywach, lecz moim zdaniem należy wytknąć jedną wadę. Za mało miejsca poświęcacie pionierskiemu okresowi lotnictwa".

Od razu również zacytujemy tutaj fragment innego listu, którego autor wytyka nam co innego, ale coś co również dotyczy okresu dawniejszych już dla młodzieży lat lotnictwa: „Z przyjemnością zawsze czytuję opowiadania lotnicze, zamieszczane na szpaltach „SP", lecz mam wrażenie, iż stosunkowo zbyt wiele miejsca poświęcacie różnym wspomnieniom z zamierzchłej już historii lotnictwa. Przydałoby się więcej opowiadań i innej beletrystyki — ale mówiącej młodemu czytelnikowi o nowszych czasach lotnictwa. Najlepiej zaś poczytałoby się coś zupełnie nowoczesnego, mówiącego o okresie w którym żyjemy. To jest tak z tym, jak z filmami: najchętniej idzie się na taki właśnie, który nie tylko zrobiony jest nowocześnie, ale i traktuje o sprawach nam teraźniejszych". Tak pisze do nas Andrzej Wilkosz z Rzeszowa.

Obaj czytelnicy są ludźmi młodymi. Dlatego też niejednego może zdziwić zupełnie odmienne podejście do tego samego tematu. Wybraliśmy tu tylko dwa cytaty z listów, ale pragniemy stwierdzić, że głosów w tej sprawie jest znacznie więcej. I tu niespodzianka: tych za „starymi tematami" jest mniej więcej tyleż samo co tych, którzy są „za nowoczesnymi".

Cóż, nasza ocena tej sprawy jest następująca: to dobrze, iż młodzież żywo interesuje się tak starymi jak i nowymi latami lotnictwa. Świadczy to korzystnie o rozległości jej horyzontów myślowych. Niejeden z naszych znanych, szeroko czytanych autorów książek mówiących o sprawach należących do historii (jak choćby Zbigniew Załuski, Edmund Osmańczyk czy Michał Wojewódzki) stwierdził — nie bez satysfakcji — że głównymi odbiorcami ich dzieł są ludzie młodzi. Nic dziwnego — jak bowiem wiadomo, każdy naród swoją osobowość ukształtował przez historię i jest naturalne, że chcemy znać korzenie swojej osobowości. Codzienne zaś niemal przypominanie polskich dziejów w prasie, radiu i telewizji jest potrzebne.

My, na łamach „Skrzydlatej Polski", staramy się równie mocno o obecność tematyki lotnictwa współczesnego, jak i tego sprzed wielu lat. Staramy się czynić to poprzez drukowanie wspomnień lotników starszego pokolenia, opracowań historycznych, dotyczących dziejów lotnictwa cywilnego i poszczególnych jednostek polskiego lotnictwa wojskowego od czasów sprzed drugiej wojny światowej aż po dzieje bojowych akcji w czasie ostatniej wojny, uwzględniając w tym ostatnim przypadku tak wschodni jak i zachodni teatr wojny. O tym zaś, że czynimy wszystko, aby trzymać rękę na pulsie lotniczych wydarzeń najnowszej doby — w kraju i za granicą — chyba świadczą publikowane przez nas artykuły, reportaże, opowiadania, fachowe opracowania ekonomiczne i techniczne, dotyczące wszystkich dziedzin lotnictwa sportowego, komunikacyjnego, gospodarczego, sanitarnego i wojskowego. Z pewnością — nie wyczerpaliśmy i nie wyczerpiemy całości złożonej problematyki naszego współczesnego lotnictwa, boć to temat wprost olbrzymi, ale — robimy co tylko w naszej (skromnej) mocy, żeby nie tylko spełnić życzenia wszystkich naszych czytelników, ale i w miarę możności dać im żywy obraz tego co się dzieje **DZIŚ** w lotnictwie ludowej Polski. Niełatwa to sprawa, lecz... dlatego właśnie pasjonująca.

(z)

listy

POCZĄTEK DZIAŁALNOŚCI AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO

Szanowny Panie Redaktorze!

W 41 numerze „Skrzydlatej Polski", na stronie 23, zamieszczony został list przewodniczącego Warszawskiego Klubu Seniorów pana Jerzego Osińskiego, przypominający aeroklubom daty ich powstania obowiązujące przy organizowaniu obchodów jubileuszowych. Autor listu stwierdza: „W pierwszym okresie rozwoju lotnictwa sportowego istniało w Polsce 10 aeroklubów regionalnych". Na czwartej pozycji wymieniony jest Aeroklub Poznański, o którym autor pisze: „powstały 20 marca 1931 z połączenia Wielkopolskiego Klubu Lotników i Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu istniejących od roku 1928 (ścisłej daty brak)".

W związku z powyższym pragnę przypomnieć niektóre fakty związane z tradycją i działalnością Aeroklubu Poznańskiego. Prawdą jest, że nazwa Aeroklub Poznański związana jest z datą 20 marca 1931 roku, kiedy to doszło do połączenia Wielkopolskiego Klubu Lotników z Aeroklubem Akademickim w Poznaniu. Z dokumentów archiwalnych wynika, że dokładna data powstania Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu jest znana. Powstał on w dniu 17.10.1928 roku. Natomiast Wielkopolski Klub Lotników nie powstał w roku 1928. Istniejący w Poznaniu od dnia 15.9.1922 r. Związek Lotników Polskich w roku 1929 zmienił tylko nazwę na Wielkopolski Klub Lotników i pod tą nazwą połączył swoją działalność z Aeroklubem Akademickim w roku 1931. Pan Osiński nie precyzuje w swoim liście jaki okres uważa za pierwszy w rozwoju lotnictwa sportowego. Należy jednak przypuszczać, że chodzi tu o okres tworzenia się w Polsce aeroklubów akademickich (lata 1927—1930).

Moim zdaniem jest to okres drugi. Pierwszy natomiast okres obejmuje działalność lotnictwa sportowego w latach 1919—1928. W tym czasie działały w Polsce: Aeroklub Polski w Poznaniu, ZLP w Poznaniu oraz Aeroklub Polski w Warszawie. O fakcie istnienia Aeroklubu Polskiego w Poznaniu możemy dowiedzieć się z pisma „Polska Flota Napowietrzna", wychodzącego w Poznaniu w latach 1919—1921 (nr 8 z dnia 15.11. 1919 r.). Nikła na ogół znajomość tych faktów wynika z tego, że w okresie międzywojennym w działalności lotnictwa sportowego istniały tendencje do przemilczania faktów istnienia twórczych inicjatyw, jeżeli nie wypływały one z kręgów instytucji centralnych. Szczególnie wyraźnie uwydatniało się to w latach 1919—1935. Dlatego też Aeroklub Poznański, który jest kontynuatorem najstarszych tradycji sportu lotniczego w Polsce, ma pełne i niekwestionowane dziś już przez nikogo prawo uważać dzień 30.10.1919 roku za historyczną datę początku swojej działalności i tę datę brać pod uwagę przy obchodzeniu swoich rocznic i jubileuszy.

Pragnę zwrócić również uwagę na fakt, że 14 lutego 1970 roku odbyły się w Poznaniu organizowane przez APRL i Aeroklub Poznański centralne uroczystości 50-lecia istnienia lotnictwa sportowego i Aeroklubu Poznańskiego. Czytelnikom, którzy zechcą bliżej zapoznać się z początkami istnienia lotnictwa sportowego w Polsce, pragnę zaproponować przeczytanie artykułu napisanego przez doc. dra Stanisława Alexandrowicza pt. „Pierwszy Polski Aeroklub", zamieszczonego w „Skrzydlatej Polsce" nr 24 (727) z dnia 13 czerwca 1965 r., str. 8 oraz z wydawnictwami: T. Rejniak — „Historia Lotnictwa", str. 28 (wydawnictwo WKiŻ, Warszawa 1966), B. Arabski — „Aby zostać lotnikiem", str. 23—24 (wydawnictwo MON, Warszawa 1968 r.). Natomiast dokumenty o znaczeniu historycznym znaleźć można w albumie pt. „Początki Lotnictwa Polskiego", wydanym przez Klub Seniorów Lotnictwa Aeroklubu Poznańskiego.

Zarząd Aeroklubu Poznańskiego zwraca się z uprzejmą prośbą do Pana Redaktora o zamieszczenie listu na łamach „Skrzydlatej Polski".

Za Zarząd Aeroklubu Poznańskiego
Sekretarz Zarządu A.P.
Janusz Łukaszewicz

korespondencje

AEROKLUB RADOMSKI — CENTRALNY OŚRODEK AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

23 października br w Międzynarodowym Klubie Prasy i Książki w Radomiu odbyło się zakończenie sezonu lotniczego i podsumowanie całorocznych zawodów sekcji szybowcowej i spadochronowej Aeroklubu Radomskiego za rok 1977. Podsumowania wyników szkolenia dokonał kierownik aeroklubu Lesław Andrzejewski. Oto one, w głównych zarysach:

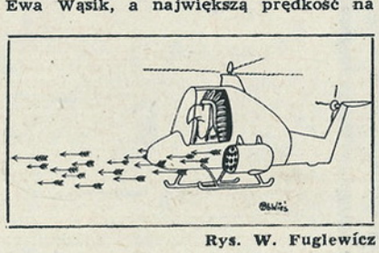
Sekcja szybowcowa. Wylatano 1146 godz., przeleciano 6107 km, uzyskano 1 srebrną odznakę szybowcową, szereg uprawnień, wyszkolono podstawowo grupę pilotów, uzyskano kilka licencji i uprawnień instruktorskich.

Sekcja samolotowa. Wylatano 995 godz., zdobyto kilkadziesiąt uprawnień, wyszkolono podstawowo grupę pilotów, uzyskano szereg licencji i uprawnień instruktorskich, wyszkolono w akrobacji podstawowej i średniej kilku pilotów.

Sekcja spadochronowa. Wykonano 1528 skoków, zdobyto szereg uprawnień, III klas, odznak brązowych z wieńcem, brązowych, srebrnych i złotych oraz złotych z 1 diamentem.

Wyniki całorocznych zawodów szybowcowych i spadochronowych ogłosił szef wyszkolenia aeroklubu inż. Bogusław Pudzianowski. Najlepszym przelotowcem okazał się Stanisław Szczepanowski, najaktywniejszym juniorem — Ewa Wąsik, a największą prędkość na trójkącie 100 km osiągnął Marian Makowski. Niespodzianką sezonu szybowcowego był Dariusz Andrzejewski. Najlepszym skoczkiem spadochronowym — był Krzysztof Lamparski, zaś niespodzianką sezonu — Leszek Kołdej. Puchary i nagrody dla najlepszych wręczyli zaproszeni goście i członkowie zarządu aeroklubu. Miłym akcentem było wręczenie wyróżnionym książek Ryszarda Grundmana „Smugi na niebie" z dedykacją autora. Na zakończenie prezes Aeroklubu Radomskiego Jerzy Adamczyk podziękował wszystkim za wkład wniesiony w rozwój aeroklubu.

Maria Bienkiewicz



Rys. W. Fuglewicz

poczta lotnicza

SZKOLENIE

Stefan Bobrowski — Janowo. Kandydaci na szkolenie lotnicze, posiadający oceny niedostateczne w trakcie nauki w szkole, nie mogą rzecz oczywista liczyć na to, że zostaną kiedyś lotnikami. Radzimy wziąć się porządnie do nauki, przede wszystkim — języka polskiego i jego pisowni.

Piotr Grabowski — Kielce. Szkoda, że nie czytacie dokładnie „Skrzydlatej Polski". Bo przecież w n-rze 42 z 16 października br. (na str. 15) zamieściliśmy artykuł, w którym szczegółowo omawiamy warunki przyjęć do Liceum Lotniczego w Dęblinie. Jeśli chodzi o to czy Wasze zdrowie odpowiada normom obowiązującym kandydatów do szkolenia w lotnictwie wojskowym, to kompetentnie mogą się wypowiedzieć w tej sprawie tylko lekarze-specjaliści z komisji, przed którą każdy kandydat do Liceum musi stanąć. Mamy wrażenie, że Wasze obawy w tej kwestii mają podstawy.

Jędrzej Raca — Tarnowo Podgórne. Nasza rada: z zapytaniem czy możecie dostać się do Instytutu Lotnictwa (na wydział pilotażowy) mając III klasę pilota szybowcowego — zwróćcie się bezpośrednio do uczelni: Politechnika Rzeszowska, Dziekanat Wydziału Mechanicznego, ul. W. Pola 2, 35-021 Rzeszów.

Wiesław Siwczuk — Gdynia. Zwróćcie się do dyrekcji Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich „PZL--Warszawa", Warszawa, Al. Krakowska 110/114.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

SKRZYDLATA POLSKA — tygodnik lotniczy i astronautyczny. Redaguje zespół: **Paweł Elsztein, Jerzy R. Konieczny** (redaktor naczelny), **Henryk Kucharski** (zastępca sekretarza red.), **Tadeusz Malinowski, Janusz Wojciechowski** (zastępca red. nacz.), **Jerzy Zarębski** (sekretarz red.); red. graficzny — **Jolanta Kalita**, red. techniczny — **Irena Bąkowicz**. Stali współpracownicy: **Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Wiktor Wionczek.**

ADRES REDAKCJI: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, telefony: **27-33-78** — redaktor naczelny i sekretariat, **27-52-60** — redaktorzy działów.
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa; telefon — centrala 49-27-51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowonych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 18.XI.77 r. -89. Zam. 2373. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm² ; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

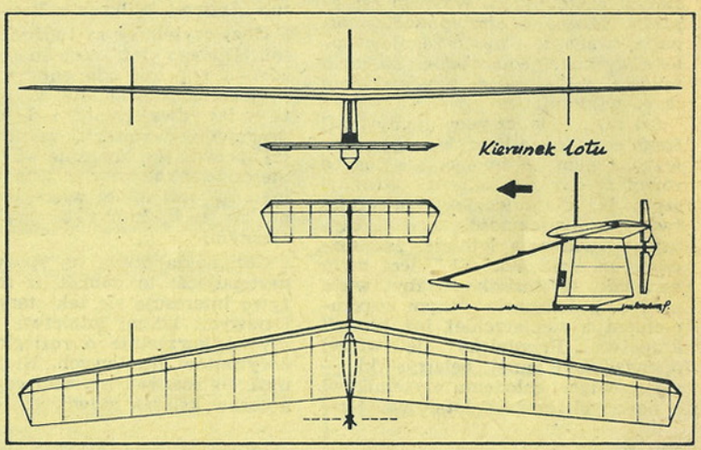
MI-2 NAD CZESKIMI POLAMI

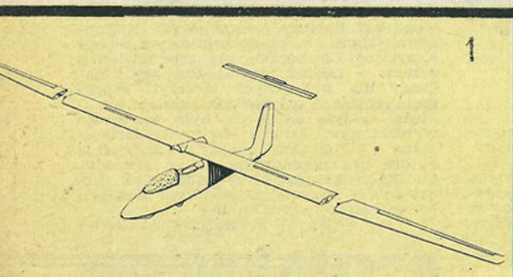
110 samolotów rolniczych „Čmelák" i 1 rolniczy śmigłowiec Mi-2 rodem ze Świdnika pracowało w tym roku nad czeskimi polami. Śmigłowiec Mi-2 z załogą O. Zemek (pilot) i M. Filek (mechanik) wykonywał po kilkanaście startów dziennie, spisując się znakomicie.

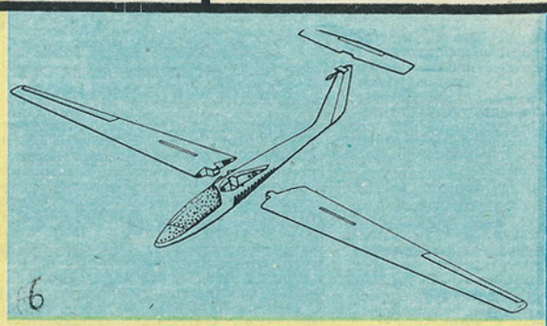
REKORDOWY MIĘŚNIOLOT

W ślad za informacją o rekordowym locie mięśniolotu „Gossamer Condor-XII", na którym zdobyto nagrodę Kremera („SP" nr 42/1977), zamieszczamy jego rysunek oraz uzupełniające dane techniczne. Mięśniolot pilotował 24-letni kolarz (i pilot sportowy) Bryan Allen.

Rozpiętość — 29,25 m, wydłużenie — 12,8, pow. nośna — 66,9 m kw. + + 10,6 m kw. (płat przedni) = 77,5 m kw. Masa własna — 34 kg, pilot — 64 kg, obciążenie pow. płata — 1,27 kg/m kw. Prędkość lotu — 15 do 16 km/h. „Moc" przelotowa — ok. 0,3 KM. Rekordowy lot miał długość nieco powyżej 2 000 m. Na mięśniolocie tym uzyskano już czas lotu 10 min. Konstrukcja z rur aluminiowych o średnicy 50 mm i grubości ścian 0,9 mm. Długość elementów — do 3,6 m. Żebra i krawędzie — balsowe. Pokrycie z mylaru, zaś usztywnienia z kartonu (w rodzaju bristolu). Śmigło pchające o średnicy 4 m o żebrach balsowych i dźwigarze z rury aluminiowej o średnicy 25 mm. Napęd śmigła pedałowy poprzez przekładnię pasową z tworzywa sztucznego. Przy prędkości obrotowej śmigła 110 obr/min mięśniolot startuje i wznosi się na wysokość 3 m, do lotu poziomego wystarcza 100 obr/min. Promień zakrętu bez straty wysokości z przechyleniem 3° — 60 m. Do budowy mięśniolotu „Condor" konstrukcji dr. Paula Mc Cready'ego został w październiku 1976 r. utworzony niewielki zespół. Wiosną 1977 r. zbudowano nowy prototyp „Gossamer Condor-XII", na którym 23 sierpnia 1977 r. wykonano rekordowy lot.

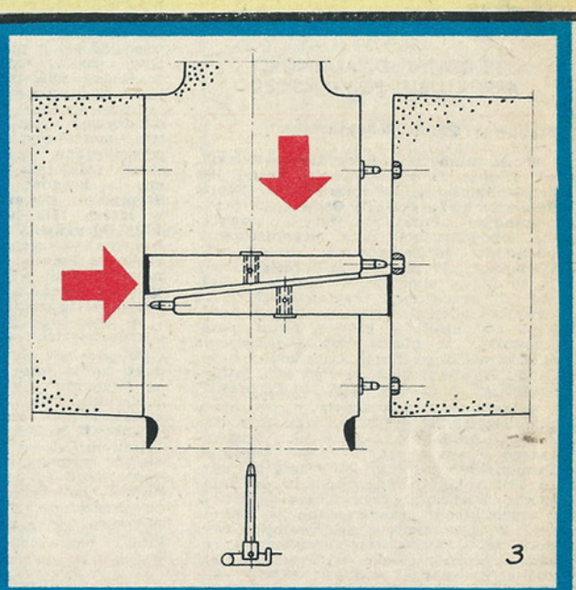


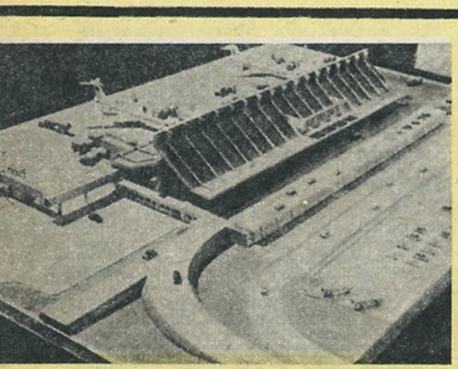




SZYBKO I WYGODNIE

Składanie i rozkładanie szybowców o dużej rozpiętości skrzydeł do transportu lub hangarowania powinno być szybkie i łatwe. Te właśnie cechy cenione przez obsługę naziemną mają polskie szybowce. Na rysunkach pokazane zostały sposoby montażu szybowców wyczynowych SZD. Rys. 1 i 2 — podział montażowy i łączniki elementów skrzydeł szybowca „Pirat", rys. 3 — łącznik skrzydeł szybowca „Jantar", rys. 4 i 6 — łącznik skrzydeł „Cobry" oraz podział montażowy tego szybowca. Dla porównania na rys. 5: łącznik skrzydeł szybowca metalowego produkcji szwajcarskiej Pilatus B-4.



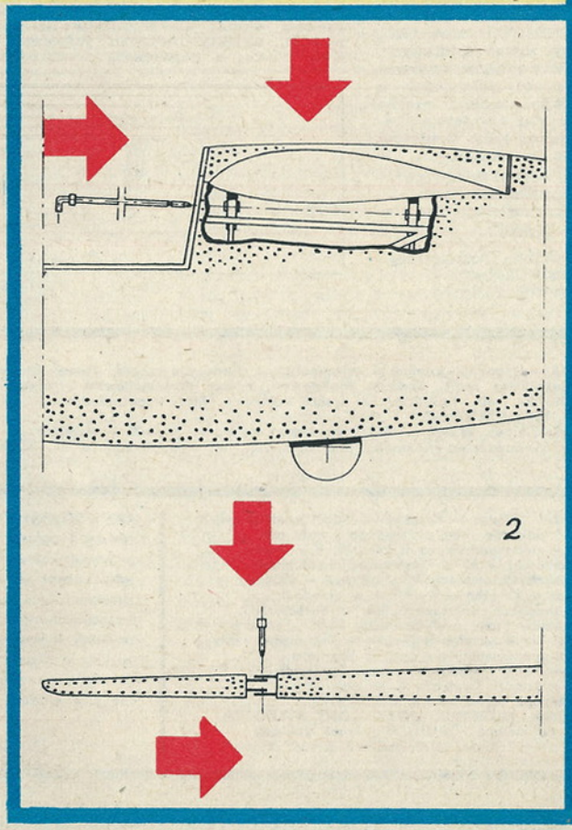


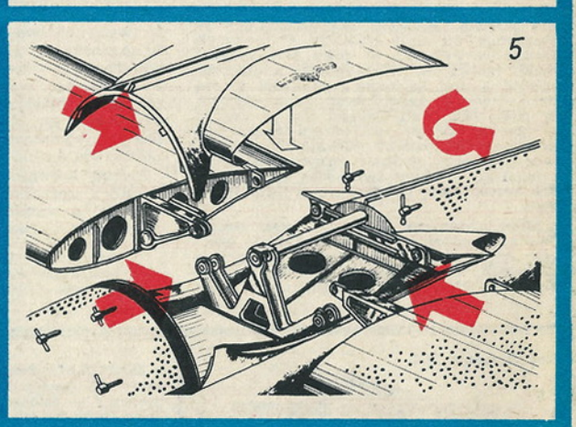
W ROKU OLIMPIADY

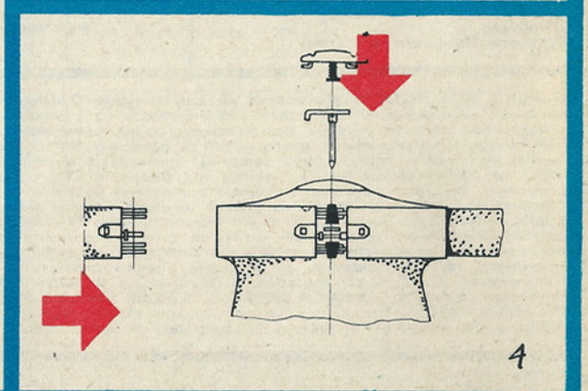
W 1980 r. w Tallinie stolicy Estońskiej SRR odbędą się regaty olimpijskie, do których miasto przygotowuje się wszechstronnie. Tak będzie wyglądał w roku olimpijskim nowoczesny talliński port lotniczy.

DYSPOZYCYJNY „ČMELAK"

Pilota i 2 lub 3 pasażerów może przewozić nowa wersja dyspozycyjna samolotu Z-37 „Čmelák", opracowana dla potrzeb Państwowej Inspekcji Lotniczej CSRS. Samolot został wyposażony w urządzenia radiowe i radionawigacyjne umożliwiające loty w trudnych warunkach atmosferycznych.







Zdjęcia i rysunki: „Letectvi + kosmonautika", „Flieger Revue" (NRD), „Aviasport".